

Blickpunkt® LKW&BUS

MAGAZIN FÜR TRANSPORT // BAU // LOGISTIK // BUS

AUSGABE 6-7/2017

TEST MAN UND RENAULT MIT FREUDE ROT SEHEN
TEST VW CRAFTER SUCHE NACH DER WAHRHEIT
NEUE SCHICKERIA SETRA UND TOURISMO

1 MEDIUM | 4 KANÄLE



HEFT

bewährter Klassiker
seit 33 Jahren



APP

interaktiv & multimedial
auf iOS und Android



YOUTUBE

ausgewählte Themen
als Videoreportage



WEBSITE

regelmäßige News
im neuen Blog

Was immer Sie vorhaben.
Die ComfortClass 500.



SETRA

The Sign of Excellence.



LEIDENSCHAFT TRIFFT WIRTSCHAFTLICHKEIT

Hervorragende Leistung und bis zu 10 Prozent verbesserte Kraftstoffeffizienz gehen beim neuen Scania V8 mit hervorragendem Fahrverhalten und dem legendären Motorsound einher. Der neue Scania V8-Motor vereint Leidenschaft mit Wirtschaftlichkeit.

Weitere Informationen finden Sie unter www.scania.at/V8

SCANIA

Inhalt

8 Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel über Brexit, Diesel-Skandal, Infrastruktur und Fahrzeugversicherung.

10 Test: MAN TGX 18.500 EfficientLine 3

Was auf der letzten IAA wie eine Rakete abging, wollten wir emotionsneutral erfahren.

13 Test: Renault Trucks 440.

Optifuel macht ihn zum Sparmeister.

16 Truck Grand Prix am Nürburgring

Der Truck Grand Prix am Nürburgring. Trotz Dauerregen gelang den Akteuren wieder ein restlos begeisterter Besucherstrom.

22 Truck Trial EM: Grenzen der Physik

Ausreizung beim vierten Lauf der Truck Trial EM in Gopperding/St. Florian.

25 CMR-Haftung und -Versicherung - Teil 51

Vom Führungstrio der Lutz Assekuranz (Herbert Hasenhütl, Karl Jungmann und Otmar J. Tuma).

32 120 Jahre Tatra - Marke mit Geschichte

Jubiläumsfeier und Veteranen-Rallye zu „120 Jahre Tatra Fahrzeugproduktion“.

34 Road Efficiency

Drei Säulen tragen die Effizienz auf der Straße: niedrige Gesamtkosten, hohe Sicherheit und hohe Fahrzeugnutzung.

38 Nächster Halt „Busworld“

Die Neuen kommen: MAN Lion's Coach und NEOPLAN Tourliner.

40 Weltpremiere des New Setra S 531 DT

Reisen in der TopClass – auf zwei Etagen. Ein himmlisches Vergnügen.

46 Test: VW Crafter 35

Test: VW Crafter 35. Er kann viel, sehr viel. Aber nicht alles.

50 Gelungener Auftakt

„Familienfest“ der Volvo Group Austria GmbH.

54 Impressum



Da staut sich was zusammen

Europa in Bewegung, versprochen die Papiertiger in Brüssel. Was am 31. Mai 2017 von der EU-Kommission als „Reformpaket“ veröffentlicht wurde, stößt im Straßengüterverkehrsgewerbe mehr auf Ablehnung als auf Zuspruch. Die Intention mag richtig sein, den Unternehmen aus allen Mitgliedstaaten die Tore zum Binnenmarkt zu öffnen. Durch die quasi permanente Ansiedlung ausländischer Lastwagen in Österreich (und Deutschland) könnte der Preishammer den Marktdruck aber weiter kräftig aktivieren. Höchst problematisch für Österreich wäre eine weitere Liberalisierung der Kabotage. Die Regelungen dazu – ebenso wie jene zu den Vorgaben bezüglich Sozialvorschriften, Wegekosten und Berufszugang – werden mit Sicherheit noch bis zum Ende des europäischen Gesetzgebungsprozesses intensiv verhandelt werden, und nicht zuletzt sind sie auch noch während der österreichischen Ratspräsidentschaft 2018 ein primäres Verhandlungsthema im Rat der Verkehrsminister bzw. mit dem Europäischen Parlament. Wenigstens der Ansatz der EU-Kommission, praxisfreundlichere Regelungen zur Entsendung von Lenkern ins EU-Ausland zu fixieren, ist positiv. Unausgereift und praxisfremd sind die Wochenruhezzeiten. Man darf ob des ganzen Vorschriftenschungels auch darauf gespannt sein, wer die Befolgung des Reformpakets kontrolliert. Aus der Branche hören wir einen gewissen Unmut zur neuen EU-Mobilitätsstrategie, weil die Kommission wiederum nur dem Straßengüterverkehr externe Kosten anlasten möchte. So will sie neben Luftverschmutzungs- und Lärmkosten nun auch die Staukosten in die Maut einrechnen, obwohl diese bereits vom Fahrzeughalter selbst getragen werden. Angesichts der zeitnahen Grenzkontrollen am Brenner ein Graus. **■ Ihr Harald Gamper**

In eigener Sache: Mit dieser Ausgabe erscheint „Blickpunkt LKW+BUS“ in gänzlich neuer Optik. Logo und Magazin in zukunftsweisendem Layout optimieren den Lesefluss und verbessern die Navigation im Heft. Konform darauf abgestimmt wurde die digitale Magazin-Variante für Tablets und Smartphones. Optisch und inhaltlich völlig neu unsere Website: www.blickpunkt-lkw-bus.com

Was immer Sie vorhaben

Vom kompakten Clubbus bis zum erhabenen Hochdecker – attraktiv, wirtschaftlich und in jeder Hinsicht genau nach Ihren Wünschen: Gemeinsam bauen wir den perfekten Bus für Sie. Mehr unter www.setra.at

Besuchen Sie uns auf der Bundestagung in Wels am 15./16.11.2017 und erleben Sie die Österreichpremiere des neuen S 531 DT.



Plombierung des Fahrtschreibers

Das BMVIT hat klargestellt, dass ein in Österreich zugelassenes Kraftfahrzeug im Zuge der periodischen Überprüfung (alle zwei Jahre) des Fahrtschreibers/Kontrollgeräts gemäß § 24 Abs. 4 KFG ausschließlich durch einen österreichischen Betrieb überprüft und auch verplombt werden darf. Diese periodische Tätigkeit darf daher nicht von einem im Ausland angesiedelten Betrieb vorgenommen werden. Sofern sonstige Arbeiten am Fahrtschreiber notwendig

sind, ist folgende Vorgehensweise einzuhalten: Einbaubetriebe oder Werkstätten, die von den zuständigen Behörden gemäß Artikel 24 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 548/2017 zugelassen sind, dürfen die Plombierung entfernen bzw. aufbrechen, wenn sie Reparaturen, Instandhaltung oder Neukalibrierung des Fahrtschreibers durchführen. Nach den Arbeiten ist eine entsprechende Neuverplombung vorzunehmen. Dieses Recht besitzen auch ermächtigte Kontrolleure für Kontrollzwecke. Alle anderen Betriebe, die nicht entsprechend zugelassen sind bzw. die nur im Ausland zugelassen sind, dürfen zwecks Reparatur oder

Umbauten des Fahrzeuges, die sich auf die Plombierung auswirken, Letztere entfernen bzw. aufbrechen. In diesen Fällen ist eine schriftliche Erklärung zu erstellen, in der das Datum, die Uhrzeit und die Begründung der Entfernung der Plombierung angeführt sein müssen. Mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 548/2017 wurde von der Kommission ein Musterformular für diese schriftliche Erklärung festgelegt. Diese Bestätigung ist maximal sieben Tage gültig und muss im Fahrzeug mitgeführt werden. Innerhalb dieser Frist ist die Plombierung nach entsprechender Kalibrierung von einem zugelassenen Betrieb anzubringen. **■**



Richtfest bei Seelmaier & Tschann

Im März 2016 gründeten die Salzburger Tschann Nutzfahrzeuge GmbH und die Firma Fiedler, Westliches, ein gemeinsames Unternehmen – die Seelmaier & Tschann Nutzfahrzeuge GmbH. Ende 2016 erfolgte der Spatenstich zum Neubau des DAF und

TATRA Lkw Handels- und Servicebetriebes. Nach nur sechs Monaten Bauzeit konnte nun Richtfest gefeiert werden. Bauherr Eugen Simma und GF Georg Seelmaier sind angesichts des Baufortschritts zuversichtlich, den neuen Standort Ende 2017 in Betrieb nehmen zu können. Bereits jetzt erregt der innovative Bau das Interesse der Transportbranche. Der neue Stützpunkt liegt direkt an der A8-Ausfahrt Wels West und der B1 und ist damit optimal an das Verkehrsnetz angebunden. **■**

Ausgezeichnete Logistiker

Einen Erfolg vermeldet die TGW Logistics Group: Das oberösterreichische Unternehmen wurde mit dem Österreichischen Exportpreis in der Kategorie Industrie mit Silber ausgezeichnet. Die AUSSEN-WIRTSCHAFT AUSTRIA der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) ehrt damit Österreichs Top-Exporteure und würdigt das überdurchschnittliche Engagement und die Erfolge heimischer Unternehmer im Ausland. Der Österreichische Exportpreis wurde zum 23. Mal verliehen. Der prestigeträchtige Exportpreis zeichnet Unternehmen aus, die sich in ausgewählten Kategorien profilierten. Die Leistungen wurden von einer Fachjury bewertet. **■**



V. li.: Wirtschaftsminister Harald Mahrer, Spartenobmann-Vize Veit Schmid-Schmidfelden, Georg Kirchmayr (CEO TGW Logistics Group), Wirtschaftskammer-Präsident Christoph Leitl



V. li.: Marc Boderke (Geschäftsführung Mercedes-Benz Österreich, Leitung Sparte Pkw), Johann Strasser (Bürgermeister Eugendorf), Richard Heckert (Geschäftsführung Mercedes-Benz Bank), Wolfgang Hillebrand (Geschäftsführender Gesellschafter Hillebrand), Gerhard Hagenmiller (Geschäftsleitung Kuhn Holding, CFO Kuhn Gruppe)

Neues Domizil

Mercedes-Benz Österreich zieht mit der Zentrale von Salzburg Stadt nach Eugendorf bei Salzburg. Am 27. Juli fand nun der Spatenstich auf dem neuen Betriebsgelände statt. Rund 250 Mitarbeiter werden den künftigen Standort im Jahr 2019 beziehen. Die neue Österreichzentrale von Mercedes-Benz in Eugendorf wird vom Bau- und Immobilienunternehmen Hillebrand im Auftrag der Kuhn Gruppe – dem zukünftigen Vermieter – errichtet. Insgesamt entstehen zwei baugleiche Gebäude, die in derselben Bauweise und Bauqualität ausgeführt werden. „Der neue Bürokomplex in Eugendorf wird eine Arbeitswelt bieten, die das eigenständige Arbeiten und die Kommunikation fördert. Wir werden unseren Mitarbeitern modernste Büroräumlichkeiten bieten, um interne Synergien noch besser nutzen zu können“, sagt Marc Boderke, CEO Mercedes-Benz Österreich GmbH. **■**

THE NEW XF PURE EXCELLENCE

The best Truck Now even better

THE NEW XF noch leichter - noch komfortabler - noch sparsamer.
THE NEW XF setzt mit niedrigerem Gewicht, innovativem Design und einer Kraftstoffersparnis von 7% neue Maßstäbe in Transport Efficiency.
Besuchen Sie Ihren DAF-Händler und testen Sie THE NEW XF!

A PACCAR COMPANY DRIVEN BY QUALITY

Erste LNG-Tankstelle Österreichs

Mit dem Bau Österreichs erster LNG-Tankstelle unterstützt das Unternehmen RAG den wichtigen Schritt zur Etablierung von LNG (Liquified Natural Gas) als umweltfreundlichen Kraftstoff für den Lkw-Verkehr. Der Standort Ennshafen/Donaustraße wurde ausgewählt, da seine Lage im Zentralraum Oberösterreich dafür ideal geeignet ist. Transportunternehmen, die auf LNG setzen, können ohne große Umwege den Kraftstoff der Zukunft tanken. Bereits seit April ist der Iveco Stralis NP – der erste LNG-Lkw in Österreich – bei RAG erfolgreich im Einsatz. Weitere Iveco Stralis NP werden im September 2017 an ausgewählte Kunden übergeben. Europaweit sind mehr als 2.000 Lkw dieses Typs unterwegs. Die moderne LNG-Tankstelle im Ennshafen wird Ende September 2017 eröffnet. Ziel der weltweiten, europäischen und nationalen Klimaziele ist die Reduktion der im Schwerverkehr erzeugten Emissionen. Die Nutzung von Gas als Kraftstoff kann einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieser Klimaziele leisten, denn der Verkehr hat einen



Spatenstich: Ing. Thomas Plessnitzer (RAG, Leiter Kommerz), Ing. Roland Weber (RAG, Teamleiter LNG&CNG), DI Dr. Werner Auer (Geschäftsführer Ennshafen OÖ), Ing. Carmen Celedin (Projektmanagement Technik Ennshafen OÖ).

Anteil von rd. 45 % an den Emissionen. Zahlreiche EU-Initiativen fördern daher den Ausbau der Infrastruktur zur Nutzung von verflüssigtem Erdgas als Treibstoff. Neben der Nutzung von natürlich vorkommendem Erdgas kann künftig auch aus erneuerbaren Energien hergestelltes Gas als LNG verwendet werden (Biogas, Gas aus Wind- und Sonnenenergie – „Power-to-Gas“). Der Kraftstoff Gas steht somit dauerhaft zur Verfügung. **■**

Achtungserfolg für den Daily Tourys

IVECO BUS, die Busmarke von CNH Industrial, erhielt für ihr Daily Tourys-Modell den ersten „International Minibus of the Year 2017“-Preis. Der Kleinbus ist der erste Gewinner in dieser neuen Kategorie und hob sich gegenüber dem Wettbewerb durch die vielen individuellen Wahlmöglichkeiten sowohl bei der Fahrzeug-Konfiguration als auch den Innenausstattungsoptionen ab. Tom Terjesen, Vorsitzender der Bus & Coach of the Year-Jury, meinte bei der Preisverleihung: „Der Iveco Daily Tourys kombiniert

eine qualitativ hochwertige Karosserie mit herausragendem Passagierkomfort. Die Tatsache, dass es sich um einen vollständig bei einem Hersteller produzierten Minibus handelt, stellt effiziente Instandhaltung und Service in ganz Europa sicher. Der Antriebsstrang verfügt über einen starken Euro 6-Dieselmotor und über das bisher wahrscheinlich beste Getriebe in seiner Klasse. Die hohe Zulademöglichkeit von Gepäck und die raffinierte Klappe im Gepäckraum bieten bei Bedarf zusätzlichen Platz.“ Der Daily Tourys ist Teil der umfassenden Modellpalette von Daily Minibussen, die ein breites Spektrum an Personentransportlösungen bietet. Das Anwendungsspektrum reicht von Luxusreisen bis hin zum Schülerverkehr. Die Anpassungsfähigkeit der Daily Minibuspalette

erstreckt sich mit dem Daily CNG (komprimiertes Erdgas) und dem Daily Electric ebenfalls auf fortschrittliche alternative Lösungen für nachhaltigen Transport. **■**



Neues Zentrallager

Der Nutzfahrzeugspezialist winkler baut sein insgesamt drittes Zentrallager in Himberg bei Wien. Kürzlich erfolgte der Spatenstich, der den Baustart des Projekts markiert. Die Inbetriebnahme des Lagers ist für Anfang 2019 geplant. Der neue Standort trägt dem Wachstum von winkler in den letzten Jahren Rechnung und soll die Logistik in Österreich und an den osteuropäischen Standorten des Stuttgarter Traditionsunternehmens leistungsfähiger machen. Das Gebäude beinhaltet ein automatisches Hochregal- und Kleinteilelager, ein manuelles Palettenregal sowie ein Gefahrstofflager und bietet im ersten Bauabschnitt etwa 80.000 Lagerplätze. Alle Lagerbereiche sind durch modernste Fördertechnik miteinander verbunden. Darüber hinaus entsteht in dem Gebäude eine moderne Schlauchfertigungswerkstatt, in der Hydraulik-, Tank- und Siloschläuche nach individuellem Kundenwunsch gefertigt werden. In einem Schulungszentrum finden Schulungen rund um Nutzfahrzeug und Werkstatt statt. Das Gebäude beinhaltet außerdem einen winkler Vertriebsstandort mit angeschlossenen Abholmarkt. **■**



Rüdiger Hahn (2. v. re., Vorsitzender der Geschäftsführung der winkler Unternehmensgruppe), Erich Klein (1. v. li., Bürgermeister) und Ernst Wendl (2. v. li., Vize-Bürgermeister), freuen sich auf eine gute Zusammenarbeit in Himberg.

Transporter-Kompetenz

Das Unternehmen Moser Kfz-Handels GmbH aus Mittelkärnten ist seit Jahresmitte offizieller Vertriebspartner für Mercedes-Benz Transporter. Stefan Moser, Geschäftsführer der Moser Kfz-Handels GmbH, zur Händlerernennung: „Als Familienbetrieb ist es uns ein großes Anliegen, die Kärntner Wirtschaft nachhaltig zu stärken. Die Transporter von Mercedes-Benz sind dabei das perfekte

Werkzeug für unsere Unternehmer. Mit diesen versorgen wir unsere Kunden von nun an gerne als professioneller Transporter-Vertriebspartner.“ Markus Berben-Gasteiger, Geschäftsführer bei Mercedes-Benz Österreich und Leiter der Sparte Transporter: „Aufgrund der wirtschaftlich starken Entwicklung in Kärnten sehen wir zusätzliches Potenzial für unsere Transporter bei den regionalen Unternehmern. Mit der Firma Moser konnten wir nun einen langjährigen, engagierten Partner als neuen Händler für die Kärntner Wirtschaft gewinnen.“ **■**



Schlüsselübergabe von Markus Berben-Gasteiger an Stefan Moser

Neues Werk in Ulm

Alper Aydin, stellvertretender Generaldirektor von Kässbohrer für Marketing, Vertrieb und After Sales konnte bei der Eröffnung

des neuen Kässbohrer-Werks in Ulm Gäste aus 14 Ländern begrüßen. Damit betreibt der Auflieger-Hersteller vier Werke und schmückt sich mit Europas breiterste Produktpalette. Dazu gehören Sattel- und Plattenaufleger, Container Chassis, Silo und Tank, Tieflader und spezielle Auflieger. Käss-

bohrer exportiert in 55 Länder. Mit der neuen Produktionsstätte in Ulm steht ein weiteres Vertriebs-, After Sales- und Service-Center mit einer Gesamtfläche von 100.000 m² zur Verfügung. Kässbohrer blieb dem Erbe von Karl Kässbohrer treu und gewann den Trailer Innovation Award 2017 in der Kategorie „Sicherheit“ mit seinem Bitumen-Tanker in Zusammenarbeit mit der Hoyer-Gruppe. Wie auf der Eröffnungsfeier zu vernehmen war, zeigte Kässbohrer in Bezug auf Umsatz und Auftragseingänge 2016 einen hervorragenden Erfolg mit einem Zuwachs von 72 % im europäischen Markt. Bei der Eröffnung des neuen Werks in Ulm präsentierte Kässbohrer 18 Fahrzeuge, u. a. drei Weltpremieren wie den Kässbohrer Papier Transporter K.SCP X, den Kässbohrer Tankcontainer Chassis K.SHF T und den Kässbohrer Air Cargo K.SCA. **■**



V. li.: Roman Gallenbacher (Fuhrparkleiter der Anton Wattaul GmbH), Jochen Wattaul, Nicholas Kjaer (Geschäftsführer der Volvo Group Austria) und Roland Löffler (Key Account Manager der Volvo Group Austria)

Gruppendynamik bei Wattaul

Wie sich die von der Volvo Group Austria seit 2013 verfolgte Dual Brand-Strategie perfekt in der Praxis umsetzen lässt, hat der niederösterreichische Logistikunternehmer Jochen Wattaul mit der letzten Investition in seinen rund 270 Einheiten fahrenden Fuhrpark gezeigt. Unter den 18 bei der Volvo Group Austria geordneten Neufahrzeugen befanden sich neben 13 Lkw von Renault Trucks auch erstmals 5 Lkw von Volvo Trucks. „Wir erledigen tagtäglich unzählige Transportaufgaben in den verschiedensten Bereichen, dementsprechend setzen wir bei unserer Flotte auf Fahrzeuge, die man zu Recht als Spezialisten für die jeweiligen Einsätze bezeichnen kann“, erklärt Jochen Wattaul. **■**

Aktuelles aus Europa

Tobias Freudenberg berichtet aus Brüssel.

Brexit

Warnungen nach schleppendem Auftakt Droht nach dem Brexit das Chaos im Straßentransport zwischen der EU und Großbritannien? Vor solch einem Szenario warnt jedenfalls die Internationale Straßentransportunion (IRU) für den Fall, dass es nicht zu einer vernünftigen Vereinbarung über die Austrittsbedingungen und die Beziehungen danach zwischen beiden Seiten kommt. Ähnliche Warnungen kommen auch von zahlreichen anderen Branchen- und Wirtschaftsverbänden. Der Grund dafür ist der schleppende Auftakt der Verhandlungen zwischen Brüssel und London. Bei der ersten und bisher einzigen echten Verhandlungsrunde im Juli konnten die beiden Seiten praktisch keine Fortschritte vermelden. Beobachter sprachen von tiefgreifenden, ja sogar „philosophischen“ Differenzen. Dabei geht es in erster Linie um die Frage, inwieweit Großbritannien für in der Vergangenheit gemachte Finanzzusagen und -verpflichtungen gerade stehen muss. Auf der europäischen Seite werden da Zahlen bis zu einer Höhe von 100 Mrd. Euro genannt. Das umfasst etwa die für die laufende siebenjährige Finanzperiode beschlossenen Förder- und Subventionsprogramme, aber auch die Pensionsansprüche der Abgeordneten und Beamten in Brüssel. Ob die Briten überhaupt und in welcher Höhe bereit sind, eine solche „Austrittsrechnung“ zu begleichen, ist bisher nicht zu erkennen.

Überhaupt scheint es auf britischer Seite bisher kein wirkliches Konzept für die Verhandlungen zu geben. Dies liegt offenbar auch an tiefgreifenden Differenzen innerhalb der Regierung: Während Premierministerin Theresa May weiterhin für einen „harten Brexit“, also eine völlige Trennung plädiert, bringen Mitglieder in ihrer Regierung weichere Lösungen ins Spiel, die etwa einen Verbleib in der Zollunion oder sogar im Europäischen Binnenmarkt beinhalten könnten. Beobachter sehen darin bereits den Beginn eines Machtkampfes um das Amt der nach den letzten verlorenen Wahlen angeschlagenen Premierministerin. Sollte es noch vor dem Abschluss der Brexit-Verhandlungen zu einer solchen Auseinandersetzung kommen, dann würde dies einen geordneten Austritt praktisch unmöglich machen. Ohnehin hat May bereits einige „rote Linien“ gezogen, die, sollte sie daran festhalten, einen Verhandlungserfolg praktisch unmöglich erscheinen lassen. Das gilt insbesondere für die Feststellung, dass sich Großbritannien künftig keinesfalls mehr der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes unterwerfen werde. In den derzeitigen Gesprächen spielt dies vor allem eine Rolle, wenn es um die Rechte der auf der Insel lebenden EU-Bürger und der in der Union lebenden Briten geht. Doch auch später bei den Gesprächen über die künftigen Beziehungen wird Brüssel nicht von der Tatsache abrücken können, dass die Luxemburger Richter das alleinige Rechtsprechungsorgan

für Rechte und Gesetze der EU sind. Für die Verhandlungen hat die Union da allerdings ein klares Konzept vorgegeben: Erst wenn es bei den Austrittsmodalitäten ausreichende Fortschritte gibt, will man auch über das künftige Verhältnis zwischen beiden Seiten verhandeln. Was den Straßengüterverkehr angeht, hat die IRU dennoch schon einen klaren Forderungskatalog für diese spätere Runde vorgelegt. Zu den Kernthemen gehörten dabei Zoll-Erleichterungsinstrumente wie TIR, Zollprozeduren und -abgaben, die grenzüberschreitende Infrastruktur, die gegenseitige Anerkennung von Dokumenten und Ausbildung sowie Gewichten und Maßen der Fahrzeuge. „Wenn diese Themen ignoriert werden, dann könnte sich der Straßengütertransport zwischen Großbritannien und der Europäischen Union Chaos an den Grenzübergangsstellen ausgesetzt sehen“, heißt es in einer Mitteilung des Branchenverbandes. „Die Bedeutung, ein funktionierendes System des grenzüberschreitenden Handels zwischen der EU und Großbritannien zu haben, kann nicht genug betont werden“, stellte der IRU-Verantwortliche für den Straßengütertransport, Marc Billet, fest. „Wenn es zum Zeitpunkt des Austritts keine Vereinbarung gibt, dann könnte es zu ernsthaften Störungen an den Grenzübergangsstellen kommen“, fügte er hinzu. Für die IRU ist deshalb klar: Ein Fehlschlag der Verhandlungen wäre jedenfalls für die Straßengütertransport-Industrie keine akzeptable Lösung. **■**

Infrastruktur

Brüssel gibt neue Fördergelder frei Die Europäische Union hat weitere 2,7 Mrd. Euro an Fördergeldern für den Ausbau der transeuropäischen Transportnetzwerke freigegeben. Ein entsprechendes Paket, mit dem 152 Schlüsselprojekte in den verschiedenen EU-Staaten gefördert werden sollen, hat die EU-Kommission in Brüssel vorgestellt. Mit diesen Subventionen würden zugleich zusätzliche 4,7 Mrd. Euro an Ko-Finanzierung aus öffentlichen und privaten Finanzmitteln freigemacht, stellte die Brüsseler Behörde fest. Es gebe einen riesigen Bedarf an Investitionen in die Transportinfrastruktur, stellte EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc fest: „Diese neue Welle an Investitionen konzentriert sich auf saubere, innovative und digitale Projekte zur Modernisierung von Europas Transport-Netzwerk“, sagte die Kommissarin. Der größte Teil der Fördergelder wird mit 1,8 Mrd. Euro in das europäische Schienennetzwerk investiert. Doch auch wichtige Straßenprojekte stehen auch der Förder-

liste, darunter der volle Ausbau des Karawanken-Tunnels. Die EU stellt dabei knapp 10 Mio. Euro für den Bau einer zweiten Röhre sowie weitere 1,6 Mio. Euro für Sicherheitstechnische Verbesserungen bereit. Der Karawanken-Tunnel gilt als ein strategischer Engpass im EU-Kernstraßennetz, für dessen Verbesserung Brüssel insgesamt knapp 360 Mio. Euro bereitstellt. Ziel dieser Investitionen sei die Dekarbonisierung und Verbesserung des Straßentransports sowie die Entwicklung intelligenter Transportsysteme, heißt es in einer Mitteilung der Brüsseler Behörde. So gehört zu den geförderten Projekten auch der Aufbau seines Schnellladenetzes für Elektrofahrzeuge in weiten Teilen Westeuropas. Den Investitionsbedarf in den EU-Mitgliedstaaten kann Brüssel mit diesem Paket allerdings bei Weitem nicht decken. Auf die Ausschreibung für die Förderung aus dem vergangenen Jahr hin waren insgesamt 349 Projektvorschläge eingereicht worden, die mit einem Finanzbedarf von 7,5 Mrd. Euro das von Brüssel vorgesehene Volumen um fast das Dreifache überschritten hatten.

Dieses große Interesse habe es der EU-Kommission erlaubt, die besten Projekte auszuwählen und zugleich eine ausgewogene Verteilung zwischen den EU-Regionen, aber auch den verschiedenen Transportarten zu garantieren, heißt es in der Mitteilung. Rund zwei Drittel der Fördergelder gehen in die ärmeren EU-Länder, die Anspruch auf Mittel aus dem Kohäsionsfonds der Union haben. Der hohe Finanzbedarf für die EU-Infrastruktur wird auch in dem Fortschrittsbericht deutlich, die Verkehrskommissarin Bulc zum Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetzwerke (TEN-T) vorgelegt hat. Auch wenn dieser Bericht eine weitgehend positive Bilanz zur Förderpolitik der Union zieht, werden daraus zugleich die weiter bestehenden Mängel deutlich: So wird darauf hingewiesen, dass nur 75 % des Kernstraßennetzes der EU den technischen Anforderungen genügt, im erweiterten Straßennetz sind es sogar nur 58 %. Bulc rief deshalb die Verantwortlichen auf, die von der EU bereitgestellten Fördermittel bestmöglich zu nutzen, um ihren Nutzen für die Öffentlichkeit zu maximieren. **■**



Diesel-Skandal

Kartellverdacht gegen Kfz-Hersteller Nach den europäischen Lkw-Herstellern, die bereits im vergangenen Jahr wegen illegaler Preisabsprachen zu Geldstrafen in Milliardenhöhe verurteilt worden waren, stehen nun auch die deutschen Pkw-Hersteller unter Kartell-Verdacht: Die VW-Gruppe, Daimler Benz und BMW sollen über Jahre hinweg nicht nur Ein- und Verkaufspreise, sondern auch technische Fortschritte und deren Einführung untereinander abgesprochen haben. Zu den technischen Fragen, über die sich die Unternehmen abgesprochen haben sollen, gehören offenbar auch die Vorrichtungen zur Abgasbehandlung, die im Mittelpunkt des von VW ausgelösten, mittler-

weile bereits mehr als zwei Jahre dauernden Dieselskandals stehen. Die EU-Kommission weiß offenbar seit längerem Bescheid: Daimler hat Presseberichten zufolge bereits 2014 Selbstanzeige in Brüssel erstattet und ist damit seinen beiden Kartellpartnern zugekommen. Der Hintergrund: Ein Unternehmen, das als Erstes die EU auf ein bestehendes Kartell hinweist, kann nach der in Brüssel geltenden Kronzeugenregel von der Bestrafung befreit werden, wer als Zweiter kommt, kann bestenfalls noch eine Strafminderung von bis zu 50 % bekommen, wenn er wichtige zusätzliche Fakten liefert. Insgesamt kann sich das Strafmaß, das der EU-Kommission bei Kartellverstößen zur Verfügung steht, auf bis zu 10 % des Jahresumsatzes eines

Unternehmens erstrecken. Vor dem Hintergrund des Skandals verstärkt sich in der EU der Trend zur Abkehr vom Diesel und vom Verbrennungsmotor insgesamt. Frankreich hat bereits beschlossen, ab 2040 keine Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr zuzulassen, Großbritannien verfolgt ähnliche Pläne. In Deutschland zeichnen sich nach einem entsprechenden Gerichtsurteil für Stuttgart Fahrverbote für ältere Diesel-Fahrzeuge in Städten ab. Die deutsche Bundesregierung zeigt sich im Hinblick auf Fahrverbote bisher allerdings noch zurückhaltend: Bei einem „Diesel-Gipfel“ wurden den Herstellern lediglich Software-Updates für Fahrzeuge abgerungen, die die Schadstoffnormen nicht erfüllen. **■**

Fahrzeugversicherung

Brüssel will besseren Schutz für Verkehrsoffer Die EU-Kommission will die europäische Richtlinie über Fahrzeugversicherungen überarbeiten, um Opfer von Verkehrsunfällen besser zu schützen. Die Brüsseler Behörde hat jetzt eine öffentliche Anhörung auf den Weg gebracht, an deren Ende neue Gesetzesvorschläge stehen könnten. Ihr geht es dabei insbesondere um die Rolle und

Funktionsweise von Garantiefonds, die einspringen müssen, falls der Versicherer eines Unfallverursachers insolvent wird. Untersucht werden soll aber auch die Rolle der Unfallhistorie von Fahrern, die von einem EU-Staat in einen anderen wechseln und dort entsprechende Abschlüsse bei der Versicherungsprämie beanspruchen können. Dieser Vorstoß gehe alle EU-Bürger an, weil jeder Opfer eines Verkehrsunfalls werden könne, stellte der für Finanzdienstleistungen zuständige Kommissions-Vizepräsident Valdis Dombrowskis fest: „Wenn Unfälle in

der EU passieren, egal ob zuhause oder im Ausland, dann sollten saubere Kompensationsmechanismen in Kraft sein. Die letzten Entwicklungen auf dem Fahrzeug- und Versicherungsmarkt machen es nötig, dass wir unsere Gesetzgebung in diesem Bereich überprüfen“, sagte Dombrowskis. Die von ihm eingeleitete öffentliche Anhörung läuft noch bis Oktober, entsprechende Fragebogen für private Verbraucher bzw. für Unternehmen und interessierte Organisationen können auf der Website der Kommission abgerufen werden. **■**



Effizienz hoch drei Test: MAN TGX 18.500 EfficientLine 3

*Was auf der letzten IAA wie
eine Rakete abging, wollten wir
emotionsneutral erfahren.*

Im Fernverkehr herrscht massiver Wettbewerbsdruck für Transportunternehmer. Da hat das Kürzel „Effizienz“ besondere Bedeutung. Was also verbirgt sich hinter der dritten Auflage des auf Wirtschaftlichkeit ausgelegten MAN TGX? Nun, die Quintessenz ist das Plus an Kraft bei zugleich weniger Verbrauch. Die verbesserte Triebstrangauslegung bietet eine geregelte Wasserpumpe, die ihre Antriebsleistung bei Teillast auf bis zu 20% reduziert, ein optionaler abkoppelbarer Retarder, der keine Schleppverluste verursacht, eine korrigierte Abgasrückführung (AGR) für eine gleichmäßige Verteilung der rückgekühlten Abgase auf die sechs Zylinder und schließlich Motoren mit 20 PS mehr Leistung sowie 200 Nm mehr Drehmoment.

Optik und Fahrerhaus Das Frontdesign des TGX wurde behutsam überarbeitet. Die aerodynamisch optimierten Kühlerlamellen geben der Front ein kompaktes Erscheinungsbild. Die neuen Lamellenelemente verbessern mit ihrem Profil die Luftführung zum dahinter liegenden Kühler und wirken sich positiv auf die Kühlleistung aus. Zwei ebenfalls aerodynamisch optimierte Kühlerlamellen zwischen den Scheinwerfern mit ihren Chromstreifen runden das Gesamtbild ab. Durch seine gefälligen Xenon-Doppelscheinwerfer, das stylische Tagfahrlicht und den Unterfahrschutz wirkt das Fahrzeug zusätzlich dynamisch. Das luftgefederte XLX-Fahrerhaus gehört nicht zu den größten seiner Klasse, es punkten jedoch in jedem Fall Platznutzung und Stauraum. Der in Sand- und Graphit-Farben gehaltene Armaturenräger zeugt von Qualität. Dunkle Zierleisten in Karbonoptik verstärken diesen Eindruck. Der Fahrzeugboden ist zwar nicht ganz eben (Motortunnel 120 mm), bietet aber mit 1.820 mm Stehhöhe ausreichend Platz. Wir nehmen auf dem vielfach verstellbaren und

luftgefederten Fahrersitz Platz und finden durch das verstellbare TGX-Multifunktionslenkrad schnell eine bequeme Sitzposition. Die analogen Anzeigen informieren über Drehzahl, Geschwindigkeit, Kraftstoffvorrat, Motortemperatur und Bremsdruck. Ein mittig angeordnetes zentrales Display zeigt uns alle wichtigen Informationen über das Fahrzeug. Über das Leder-Multifunktionslenkrad können, ohne die Hände vom Steuer nehmen zu müssen, mit der rechten Tastenleiste der Tempomat, ACC und Bremsomat und mit der linken Tastenleiste Radio, Telefon und Fahrzeugmenü bedient werden. Rechts am fahrerorientierten Armaturenräger ist das 7"-Farbdisplay des neuen MAN Media Truck Advanced-Radios mit integriertem Navigationsgerät untergebracht. Das hinterlegte Kartenmaterial ist selbstverständlich auf truckspezifische Routenführung ausgelegt. Mithilfe der Bluetooth-Schnittstelle des Kommunikationssystems können zwei Mobiltelefone damit gekoppelt werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, bis zu zwei Kameras an das System anzuschließen.

Motor und Getriebe Angetrieben wird unser Test-Lkw vom 6-Zylinder 4-Ventil-Reihendieselmotor D2676LF51 mit Common Rail-Einspritzung und zweistufiger Abgasurboaufladung mit Zwischenkühlung. Der 12,4 l-Motor in Euro 6 leistet 500 PS bei einer Drehzahl von 1.800 U/min und erzeugt ein maximales Drehmoment von 2.500 Nm bei einer Drehzahl von 930 bis 1.350 U/min (um 200 Nm höher als bei seinem Vorgänger). Optimiert wurde diese Motorenbaureihe durch neue reibungsärmere Stahlkolben und Feuerringe, durch eine Ölkühlung mit Thermostat, mit einer sensorgesteuerten Lüfterdrehzahlregelung, eine geregelte Kühlermittelpumpe und einen neuen Abgas-turbolader, der im mittleren Geschwindigkeitsbereich noch schneller

anspricht. Obwohl unser Test-Truck wie immer voll ausgeladen ist, fallen uns das dynamische Fahrverhalten, die hervorragende Elastizität und die Laufruhe des Fahrzeugs positiv auf. Am Anstieg zum Semmering-Pass schaltete das automatisierte Getriebe des TGX 18.500 EfficientLine 3 früh zurück und meisterte die anspruchsvolle Steigung mit immerhin respektablen 51 km/h. Zum Einsatz kommt das automatisierte MAN TipMatic 12+2 27 DD PROFI-Getriebe. MAN optimiert die automatisierte Schaltung mit unterschiedlichen Schaltprogrammen, die bei der Fahrzeugbestellung ausgewählt werden können. Es stehen die Schaltprogramme PROFI, FLEET, OFFROAD, EMERGENCY und COLLECT zur Verfügung. Jedem Schaltprogramm ist eine bestimmte Anfahr- und Schaltstrategie zugeordnet. Das in unserem Testwagen eingesetzte Schaltprogramm PROFI ist vor allem komfort- und verbrauchsorientiert ausgelegt. Beim Einfahren in Steigungen macht es durch Drehzahlhebungen hohe Leistungsüberschüsse nutzbar und senkt die Drehzahl vorausschauend durch frühzeitiges Hochschalten am Steigungsende. Diese Schaltkonfiguration lässt manuelle Schalteinriffe und die Kickdown-Funktion jederzeit zu. Die Funktion Smart Shifting sorgt für einen schnellen Schaltablauf in allen Gängen, passend zur Fahrsituation, unter Beachtung der optimalen Balance zwischen Komfort, Effizienz und Geschwindigkeit. Dabei ermittelt die Getriebesoftware aus Fahrpedalstellung, Fahrzeugmasse und berechnetem Fahrwiderstand die jeweils der Situation angepasste optimale Schaltgeschwindigkeit. Die Hochschaltunterstützung bewirkt Gangsprünge bis zu drei Stufen mit Unterstützung der EVBec. Mithilfe dieses Systems können wir die steilen Anstiege zum Semmering-Pass in einem höheren Gang befahren, als es sonst möglich gewesen wäre. Idle Speed Driving sorgt für feinfühligeres Anfahren, Rangieren und langsames Rollen in Leerlaufdrehzahl. Die Funktion ist in den ersten sechs Gängen verfügbar. Ein „Hochtippen“ der Gänge ist manuell möglich, das Zurückschalten der Gänge erfolgt automatisch, wenn das Drehmoment im Leerlauf für einen höheren Gang nicht ausreicht oder der Fahrer brems. →

**Gegenüberliegende Seite
im Uhrzeigersinn:**

Das XLX-Fahrerhaus des MAN TGX mit guter Platzharmonie, leider durch die große Kühlbox (auch Aufstiegshilfe zum oberen Bett) kein Durchstieg möglich

Der eingestickte Löwe zielt auch den Schlafbereich, obere wie untere Liege bieten reichlich Platz.

Drei Stufen führen in die Kabine.

Kultivierter Antrieb: Der 12,4 l-Motor Euro 6 leistet 500 PS bei 1.800 U/min und maximalem Drehmoment von 2.500 Nm bei 930-1.350 U/min.

Diese Seite:

MAN TGX 18.500 EfficientLine 3 – die dritte Auflage des effizienten Löwen kommt mit allerlei Optimierungen.

/ mehr dazu in unserer App



Von links oben nach rechts unten:

An der Front unten ist ein breites Trittbrett ausklappbar.

Der Marken-Löwe im neuen Design

Übersichtliche Instrumente

Dieses System erhöht den Fahrkomfort und verringert zusätzlich den Kupplungsverschleiß. Das Anfahren des Lkw auf Schnee oder rutschigen Untergründen erleichtert eine Freischauelfunktion, mit welcher der Fahrer das Fahrzeug mittels abwechselndem Treten und Loslassen des Gaspedals aus der jeweiligen Situation freischaukeln kann. Die MAN EasyStart-Anfahrhilfe verhindert an Steigungen das unbeabsichtigte Zurückrollen des Trucks in Kombination mit der MAN TipMatic. Aktiviert durch Taster im Armaturenbrett wird der Bremsdruck beim Lösen des Bremspedals kurzzeitig (ca. 2 s) aufrecht-erhalten. Insgesamt schaltet das Getriebe sehr schnell und zuverlässig und überzeugt uns mit seinen reichhaltigen Funktionalitäten.

Assistenzsysteme und Sicherheit Unser Fahrzeug ist mit den Assistenzsystemen MAN EfficientCruise und MAN EfficientRoll ausgestattet. Der GPS-basierte Tempomat EfficientCruise erfasst Verlauf und Topografie des vorausliegenden Straßenabschnitts und passt Geschwindigkeit und Schaltzeitpunkte an die Topografie an, um die Effizienz

TESTWERTE:
MAN TGX 18.500 EfficientLine 3

	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	37´ 40″	6,40	
Guntramsdorf – Eisenstadt	61´ 12″	13,46	
Eisenstadt – Mattersburg	68´ 36″	17,74	
Mattersburg – Natschbach	93´ 30″	26,93	
Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	18´ 14″	41,86	
Maria-Schutz – Semmering	26´ 07″	46,30	
Semmering – Natschbach	53´ 50″	50,19	2,00
GESAMT Teststrecke 178,1 km	147´ 20″	50,19	2,00
Duchschnittsgeschwindigkeit:	72,53 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:	28,18	1,12	
Messgerät Fahrzeug:	51,31		
Frei von Luftblasen getankt:	50,19		
Korrekturfaktor:	0,978		

des Trucks weiter zu erhöhen. Einstellbar sind vier unterschiedliche Levels, wobei wir den Level 3 (minus 7 km/h, plus 7 km/h Schwankungsbreite von der eingestellten Tempomatgeschwindigkeit) auswählen. Die Getriebefreilauffunktion EfficientRoll schaltet das Getriebe bei leichtem Gefälle in Neutralstellung, um die kinetische Energie des Fahrzeugs ohne Schleppverluste zu nutzen. Auch die Sicherheitsausstattung unseres Fahrzeugs lässt keine Wünsche offen. Angefangen mit ABS, ASR und dem Elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) besitzt das Fahrzeug auch das Lane Guard System (LGS), das die korrekte Einhaltung der Fahrspur überwacht. Ein in Erprobung befindlicher Attention Guard soll den Fahrer optisch und akustisch warnen, sobald seine Aufmerksamkeit nachlässt. Indiz ist eine auffällige Veränderung des Lenkverhaltens im Vergleich zum Beginn der Fahrt. Voraussetzung hierfür ist Einbau des vorher genannten LGS. Derzeit ist noch kein Serieneinsatz dieses Systems angedacht. Das Reifendruck-Kontrollsystem (TPM) überwacht den Reifendruck und warnt den Fahrer bei Unterschreitung eines Mindestdrucks rechtzeitig. Eine manuelle Druckabfrage durch den Fahrer ist ebenfalls möglich. Die Vorteile dieses Systems sind Komfort und geringerer Zeitaufwand für den Fahrer. Dadurch wird die Sicherheit erhöht und der Kraftstoffverbrauch reduziert. Die aktive Wankstabilisierung CDC (Continuous Damping Control) erhöht die Fahrzeugstabilität und verbessert das Kurvenverhalten. Diese intelligente Stoßdämpfung passt die Grunddämpfung millisekundengenau an alle Umstände an. Ladung und Fahrzeug werden geschont, die Lebensdauer der Komponenten wird deutlich erhöht und die Unfallgefahr ganz erheblich reduziert. Scheibenbremsen rundum und die intelligente MAN BrakeMatic mit dem elektronischen Bremssystem EBS und dem Antiblockiersystem ABS sorgen dafür, dass das Fahrzeug immer sicher zum Stillstand gebracht werden kann. Mit der bis zu 325 kW starken Motorbremse MAN EVBec (Exhaust Valve Brake electronically controlled) lassen sich verschleißfreie Bremsvorgänge durchführen. Zusätzlich ist das Fahrzeug mit einem Retarder mit Abkoppelfunktion ausgestattet. Mit einer Bremsleistung von bis zu 500 kW erlaubt er uns bei unserer Testfahrt, alle Gefälle des Semmering-Passes ohne Einsatz der Betriebsbremse zu bewältigen. **/// Harald Pröll**



Mit Freude rot sehen Test: Renault Trucks T440. Optifuel macht ihn zum Sparmeister

Ganz in Rot strahlt unser Testwagen. Bei besten Wetterbedingungen begeben wir uns mit ihm auf die Blickpunkt-Teststrecke. Der dynamische Eindruck des 2013er-Designs hat nichts von seiner Wirkung eingebüßt. Die Gemüter im Fahrerlager haben sich beruhigt und der anfängliche Wirbel um die für manche ungewöhnliche Frontoptik ist der Akzeptanz gewichen. Die Wende vom Vorurteil zur Tatsache mag wohl im erfreulichen Sprithaushalt des Franzosen begründet sein. Erreicht wird die gute Verbrauchsbilanz durch das Programm Optifuel – ein Paket verbrauchsreduzierender Maßnahmen, unter anderem eine ausgeklügelte Aerodynamik – durch eine um 12° nach hinten geneigte Windschutzscheibe, durch das trapezförmige Fahrerhaus mit einer Breite von 2,3 m vorn und 2,5 m hinten, auf dem ein schnell verstellbarer Dachspoiler angebracht ist, durch in die Scheinwerfer integrierte Windabweiser, durch Stoßtangenerweiterungen und durch Fahrgestellverkleidungen mit Verlängerungen. Wir betreten das „Sleeper Cab“-Fahrerhaus über drei breite, rutschsichere, beleuchtete und übereinander angeordnete Stufen. Erleichtert wird uns der Zugang durch den großen Öffnungswinkel der Türen von 85°. Obwohl der Boden des Fahrerhauses nicht eben ist (200 mm hoher Mitteltunnel), ist trotz der Erhöhung eine Stehhöhe von 1.853 mm gegeben. Die Materialien von Armaturenbrett und Türverkleidungen sind robust, wirken aber dennoch sehr hochwertig. Der bequeme lederbezogene Fahrersitz punktet mit Luftfederung, integriertem Gurt (immer noch in Rot gehalten), verstellbarer Lendenwirbelstütze, verstellbarer Sitzpolsterverlängerung, Sitzheizung, Sitzbelüftung und zwei verstellbaren Armlehnen. Das übersichtliche Armaturenbrett beinhaltet eine Mittelkonsole, die zum Fahrer hin orientiert ist. Unter der digitalen Geschwindigkeitsanzeige und zwischen den analogen Armaturen liefert ein 7“ großes

Farbdisplay alle Informationen, die für den Fahrer wichtig sind. Ein weiteres Display rechts auf dem Armaturenräger dient der Navigation und der Optifleet-Anbindung. Das lederbezogene, dreifach verstellbare Vierspeichen-Multifunktionslenkrad ist mit Tasten für den Tempomat und die Telefonbedienung ausgestattet. Mit Dreh- und Druckreglern unter dem Lenkrad kann der Fahrer bequem durch die Menüs des Bordcomputers scrollen, ohne die Hände vom Volant zu nehmen. Die Bedienung des Optidriver-Getriebes erfolgt über einen rechts vom Lenkrad angeordneten platzsparenden Lenkstockschalter mit selbsterklärender Bedienung. Ebenfalls rechts vom Lenkrad finden wir den Bedienhebel für die Retarderfunktion. Im rechten oberen Bereich des Armaturenbrettes befindet sich der Schalter für die automatische elektrische Parkbremse. Zwei Leuchtdioden am großflächigen Schalter informieren den Fahrer über den Status der Feststellbremse. Über unterschiedlich angeordnete Drehregler lassen sich Funktionen wie Fahrlicht, Innenbeleuchtung und adaptiver Geschwindigkeitsregler einstellen. Zur individuellen Konfiguration des Fahrerplatzes ist das Armaturenbrett mit frei belegbaren Schaltern versehen. Die hervorragende Rundumsicht wird auch durch die überraschend schmale A-Säule und die gut angeordneten Rückspiegel gewährleistet. Das Sleeper Cab-Fahrerhaus hat Wohncharakter, es bietet bequeme Liegen, Kühlschrank, Standklimaanlage und viele geräumige Staufächer.

Kräftiger Motor Der Renault T 440 Optifuel wird von einem aufgeladenen Reihensechszylinder-Dieselmotor mit einem Hubraum von 12,8 l angetrieben. Er besitzt eine obenliegende Nockenwelle, hat vier Ventile pro Zylinder, Common Rail-Einspritzung und natürlich die Abgasreinigung für Euro 6. Der Motor leistet maximal 440 PS bei →

einer Drehzahl von 1.404 bis 1.800 U/min und stellt ein maximales Drehmoment von 2.200 Nm über den breiten Drehzahlbereich von 900 bis 1.404 U/min bereit. Der Motor arbeitet laufruhig und vibrationsarm. Die steilen Anstiege zum Semmering-Pass meisterte das Fahrzeug mit 44 km/h im neunten Gang, was für ein voll ausgeladenes Fahrzeug mit 440 PS ein guter Wert ist.

Getriebe und Tempomat Über das bewährte Optidriver-Getriebe AT 2412F (Basis Volvo I-Shift-Getriebe) wird die Kraft des Motors auf die Straße übertragen. Es handelt sich dabei um ein automatisiertes Getriebe mit zwölf Vorwärtsgängen und drei Rückwärtsgängen, das uns wie gewohnt mit sehr schnellen und kaum spürbaren Schaltvorgängen auf unserer Testrunde verwöhnt und die Zugkraftunterbrechungen äußerst kurz hält. Optivision, der vorausschauende Tempomat mit GPS-Einbindung, berücksichtigt sowohl die Streckentopografie als auch gespeicherte Streckenverläufe und ermittelt daraus die effizienteste Schaltstrategie und Beschleunigung in Hinblick auf den Kraftstoffverbrauch. Die Daten werden nicht nur lokal im Fahrzeug gespeichert, sondern auch zentral auf einem Server via GPRS-Datenübertragung. Dadurch hat das Fahrzeug die Möglichkeit, auf Daten anderer Trucks am Server zuzugreifen und kann bereits ab der ersten Fahrt Kraftstoff sparen. Der Geschwindigkeitsregler ist gleichzeitig mit der Optiroll-Funktion gekoppelt, die unter bestimmten Voraussetzungen einen „kontrollierten Freilauf“ erlaubt. Bei unserem Test ist die Weiterentwicklung der Optiroll-Funktion durch erheblich längere Rollphasen deutlich zu spüren. Das Freilaufsystem arbeitet so gefühlvoll, dass es für uns oft nur am Drehzahlmesser zu erkennen ist, ob das System gerade aktiv ist und den Schwung des Lkw zum Rollen nützt, um Kraftstoff zu sparen. Drei Betriebsmodi stehen zur Verfügung: Entweder man entscheidet sich für den optimierten Treibstoffverbrauch (in Steigungen: Geschwindigkeitsverringerung um maximal 5 km/h; im Gefälle: Geschwindigkeitssteigerung um maximal 8 km/h), oder man wählt einen guten Kompromiss zwischen Verbrauch und Durchschnittsgeschwindigkeit (in Steigungen: Geschwindigkeitsverringerung um maximal 3 km/h; im Gefälle: Geschwindigkeitssteigerung um maximal 5 km/h). Die dritte Möglichkeit besteht im Halten der gewählten Geschwindigkeit (Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit ist ab einer Überschreitung von 3 km/h aktiv). Renault Trucks verspricht, dass Transportunternehmer den Verbrauch ihrer Fahrzeuge um bis zu 5 % senken können, wenn sie mit dem Fuel Eco-Paket (deaktivierter Power-Modus, Eco Cruise Control mit kontrolliertem Freilauf Optiroll, auskuppelbarer Druckluftkompressor, Lenkumpumpe mit variabler Förderleistung, automatische Motorabschaltung, Schaltsteuerung Fuel Eco) und Optivision ausgerüstet sind. Besonders erfreulich war unser Treibstoffverbrauch, der auf unserer anspruchsvollen Testrunde mit 25,5 l/100 km auffallend niedrig war.

Thema Sicherheit Gebremst wird unser Testwagen T 440 rundum mit Scheibenbremsen und einer leistungsfähigen, verschleißfreien Dauerbremse Optibrake+ (Leistung von 382 kW bei 2.300 U/min). Zusätzliche Sicherheit bietet ein hydraulischer Voith-Retarder (450 kW bei 3.250 U/min). Nicht nur bei Schönwetter ist gute Sicht für die Sicherheit wichtig, sondern ganz besonders bei Regen. Dafür sorgt der Regensensor-gesteuerte Scheibenwischer mit seinen immer angepassten Wischintervallen. Modern designte Xenon-Hauptscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht und einer Scheinwerferwaschanlage gewährleisten die sehr gute Ausleuchtung der Fahrbahn. Ferner ist das Fahrzeug auch mit Kurvenlicht und Nebelscheinwerfern ausgestattet. Besonders stylisch finden wir die vorderen Blinkerleisten, die mit ihren acht LEDs nicht übersehen werden können. Bei unserer Testfahrt durch die Tunnel des Semmerings leistet uns die Scheinwerferautomatik mit dem automatischen Ein- und Ausschalten gute Dienste bei den wechselnden Lichtverhältnissen. Zum Fahrkomfort

gehören Fahrerassistenzsysteme. Dazu zählen selbstverständlich das Antiblockiersystem (ABS), die Antischlupfregelung (ASR) und die Stabilitätskontrolle und Kippschutz (ESC/Electronic Stability Control). Der Adaptive Geschwindigkeitsregler sorgte immer für den eingestellten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Der Spurhalteassistent (LDWS) warnte uns mit einem Audiosignal, wenn wir ungewollt von dem Fahrstreifen abwichen. Glücklicherweise hatten wir keine Verwendung für den automatischen Notbremsassistenten (AFU), der uns vor einer möglichen Kollision gewarnt und anschließend das Fahrzeug bis zum vollständigen Stillstand gebremst hätte. Zusätzlich hätte das Notbremslicht Emergency Brake Light (EBL) nachfolgende Fahrzeuge durch blinkende hintere Bremslichter auf uns aufmerksam gemacht. Die Berganfahrhilfe Hill Start Aid unterstützte uns beim Anfahren auf Steigungen wirkungsvoll. Dabei wird das Zurückrollen verhindert, indem der Bremsdruck noch einige Sekunden nach Loslassen des Pedals aufrechterhalten wird. Die Automatische Parkbremse (EPB/Electronic Parking Brake), die beim Ausschalten des Motors aktiv wird, halten wir für eine ausgesprochen gute Idee. Die Automatische Reifendruckkontrolle hätte uns beim Druckverlust in einem Reifen visuell gewarnt. Insgesamt überzeugte uns das Fahrzeug auch mit seinem sicheren Fahrwerk (Luftfederung an der Vorderachse) und seinen sehr guten Handling-Eigenschaften.

/// Harald Pröll

/// mehr dazu in unserer App

TESTWERTE:

Renault Trucks T 440 Optifuel

	Zeit (min)	Diesel (l)	Ad Blue (l)
Ebene Strecke 118,2 km			
Natschbach – Guntramsdorf	38’	5,38	
Guntramsdorf – Eisenstadt	62’	11,61	
Eisenstadt – Mattersburg	69’	15,68	
Mattersburg – Natschbach	94’’	24,53	

Bergstrecke 59,9 km			
Natschbach – Maria-Schutz	20’’	36,91	
Maria-Schutz – Semmering			
Semmering – Natschbach	54’	45,57	4,00

GESAMT Teststrecke 178,1 km			
Duchschnittsgeschwindigkeit:	72,20 km/h		
Durchschnittsverbrauch auf 100 km:	25,59	2,25	
Messgerät Fahrzeug:	50,89		
Frei von Luftblasen getankt:	45,57		
Korrekturfaktor:	0,896		

Von links oben nach rechts unten:

Scheinwerfer mit integriertem Windabweiser

Aerodynamische Stoßangenerweiterung und Fahrgestellverkleidungen

Auf etwa 1,40 m liegt die Einstiegs-
höhe bei unserem Testfahrzeug.

Faltbare Hängematte zum Relaxen
an Bord. Die Fernbedienung an
der Rückwand bietet Funktionen
für Beleuchtung, Radio, Telefon,
Standheizung, Klimaanlage, Türver-
riegelung, Fensterheber und Dachluke.

85° großer Öffnungswinkel der Türen

Die 440 PS-Variante des DTI
13-Motors ist die Einstiegs-
motorisierung der T-Baureihe.

Freundliches Cockpit, die Schalter-
blöcke lassen sich herausneh-
men und neu gruppieren.



Immer etwas ganz Besonderes

Der Truck Grand Prix am Nürburgring. Trotz Dauerregen gelang den Akteuren wieder ein restlos begeisterter Besucherstrom.



Wer kreativ tätig ist – zB Spitzenköche, Winzer, Fotografen oder Maler – kennt das Problem: Wie schafft man es, nicht hinter die eigenen Ansprüche zurückzufallen und vor allem das einmal erreichte Niveau mindestens zu halten? In der Musik gibt es die vielen One Hit Wonder – Künstler, denen einmal ein großer Wurf gelungen ist und die danach wieder im Heer der Erfolglösen verschwanden. Irgendwie scheint sich der Deutsche Truck Grand Prix an derartigen Phänomenen zu orientieren: Wenn der Eindruck nicht trügt, versucht diese Veranstaltung jedes Jahr aufs Neue, sich mit irgendwelchen Besonderheiten ins Gedächtnis einzubrennen. Truckrennen bei Schneetreiben, Massenkarambolage im Castrol-S, sensationelle Stunts (wie der Doppeldecker, auf dem während des Fluges eine blonde Schönheit Pirouetten drehte und der dann auf der Rennstrecke landete), storniertes Programm wegen dichten Nebels und natürlich immer wieder extreme Wetterlagen – normal war beim Truck Grand Prix auf dem Nürburgring eigentlich noch nie etwas. Gewöhnliche Rennen, die nach Plan verlaufen, mögen anderswo stattfinden. Wenn der ADAC Mittelrhein die Truck Racer zum Stelldichein in der Eifel ruft, ist üblicherweise das Außergewöhnliche das Normale. Das fängt bei den Zuschauerzahlen an und hört beim Wetter noch lange nicht auf. So hat fast jeder einzelne der inzwischen 32 Truck Grand Prix seine eigene, sehr spezielle und unverwechselbare Geschichte.

Bei der jüngsten Auflage war es wieder einmal das Wetter, das der Veranstaltung seinen Stempel aufdrückte, sowie der Brite Stuart Oliver, der unfreiwillig dafür sorgte, dass der Truck Grand Prix früher als geplant zu Ende ging. Kommen wir zunächst zum Thema Wetter: Der Dauerregen war ganz nach dem Geschmack von Adam Lacko, der sich schon in der vorangegangenen Runde von der Konkurrenz abgesetzt hatte. Auf nasser Fahrbahn fährt Lacko bis dato in einer anderen Liga, die Konkurrenten – allen voran Jochen Hahn und Norbert Kiss, die beiden Pole-Setter des Wochenendes – hatten dem wenig entgegenzusetzen. Der Tscheche hat momentan offenbar einen guten Lauf. Nachdem er den Auftakt in Österreich einigermaßen „vergeigt“ hatte, präsentierte er sich schon in Misano in Topform, holte sich dort 58 von 60 möglichen Punkten und am Nürburgring 50 von 50 möglichen. Vergleicht man die Ergebnisse der Rennen mit den Rundenzeiten im Qualifying, fällt auf, dass die Top-Fahrer offenbar mit ziemlich gleichwertigem Material unterwegs sind. Kiss lag am Sonntag in der Superpole gerade einmal 51 Tausendstelsekunden vor Hahn. Auch Albacete (eine Zehntel hinter der Pole-Zeit) und Steffi Halm sind an guten Tagen sicherlich in der Lage, die schnellste Trainingsrunde zu absolvieren. Doch wenn es über die Renndistanz geht, entscheiden offenbar noch andere Faktoren. Manchmal kommt – wie bei Albacete am Sonntag – Pech dazu,

manchmal mag einer der sensiblen Trucks offenbar keinen Regen. Jochen Hahn jedenfalls behauptete hinterher, im Trockenen wäre er sicher ganz vorne mit dabei gewesen. So musste er mit einer für seine Verhältnisse mageren Ausbeute zurück in den Schwarzwald fahren. Einen komfortablen Vorsprung hat Adam Lacko jetzt dank zwei Galavorstellungen in Misano und auf dem Nürburgring. (Kurz nach dem Rennen in Deutschland und unmittelbar nach Redaktionsschluss für dieses Heft gab es einen weiteren Lauf auf dem Slovakiaring, mit dem sich die Truck Racer in die Sommerpause verabschiedeten. Aktuell liegt Lacko 43 Punkte vor Kiss und der wiederum 4 Punkte vor Hahn, dem mit 2 Punkten Rückstand Steffi Halm dicht auf den Fersen ist.) Das frühzeitige Ende ihres Auftritts auf dem deutschen Traditionskurs (der Nürburgring feiert in diesem Jahr seinen 90. Geburtstag) haben die Truck Racer ihrem Kollegen Stuart Oliver zu verdanken. Der Brite und frühere Europameister sorgte am Sonntagmittag für ein jähes Ende des Truckfestivals in der Eifel. Oliver ist einer der Top-Fahrer in der nationalen Meisterschaft, die traditionell im Rahmen des Truck Grand Prix einen ihrer Läufe austrägt; die Rennen im Mittelrhein-Cup werden für das britische Championat gewertet. In der Einführungsrunde zum vierten MRC-Race war Oliver offenbar mit einer geplatzten Dieselleitung unterwegs. Er spürte, dass an seinem Volvo etwas „faul“ war, vermutete eventuell einen Lenkungsdefekt. Daher

fuhr er die Einführungsrunde in Schlangenlinien, um zu sehen, ob sich die Lenkung problemlos bedienen ließ. Race Director Tony Iddon hatte den Fahrern übrigens eingeschärft, bei auftretenden Problemen die Piste sofort zu verlassen – aber so eine Anweisung vergisst man als Rennfahrer schon mal, wenn das Visier zugeklappt wird. Also war am Ende der Einführungsrunde die gut 3,6km lange Rennstrecke komplett mit einem Ölfilm bedeckt. Der ließ sich trotz Großeinsatz von Bindemitteln, Streckenposten, Spezialfahrzeugen und Kehrmaschinen nicht mehr beseitigen, sodass sich die Rennleitung schließlich entschloss, das Restprogramm – die jeweils vierten Rennen von Mittelrhein-Cup und FIA Europameisterschaft sowie den Truck-Korso – aus Sicherheitsgründen abzusagen. Die Entscheidung fiel auch vor dem Hintergrund zu erwartender Regenfälle; Wasser verwandelt das Öl-Bindemittel-Gemisch in einen glitschigen Schmierfilm. Der 32. Truck Grand Prix hatte seine eigene, unverwechselbare Geschichte bekommen. Abschließend noch ein Nachtrag zum Wetter: Das Feuerwerk am Samstagabend spielte sich größtenteils hinter den dicken Regenwolken ab, sodass man von den Spezialeffekten der Pyrotechnik nicht allzu viel mitbekam. Ein indirektes Feuerwerk mit hintergründig beleuchteter Stratocumulus-Bewölkung – so etwas gibt es wahrscheinlich auch nur beim Truck Grand Prix am Nürburgring. **Richard Kienberger**



Fotos von links oben nach rechts unten:

Nicht wunschgemäß verlief das Rennwochenende für den amtierenden Europameister Jochen Hahn.

Guten Umgang mit dem Element Wasser zeigte Norbert Kiss.

Üben die Aufholjagd: Gerd Körber und Jochen Hahn

Abräumer am Nürburgring: Adam Lacko

Stallgefährten: Adam Lacko und David Vrsecky

Grund für den Abbruch: Die von Stuart Oliver verursachte Schmierpiste konnte für die letzten Rennen nicht mehr gereinigt werden.

Dauergast am Ring: Country-Barde Tom Astor

Schlusslicht: Trucker Paradise in der Müllenbachschleife





Geballte Dieselpower

Vom detailgetreuen Modell bis zum exklusiven Showtruck war in Vorchdorf alles geboten

Über 400 Lkw-Fahrer aus Österreich, Deutschland und der Schweiz machten sich mit ihren Trucks auf den Weg, um sich am 8. Juli 2017 anlässlich der zweiten Auflage des Truck Event Austria auf dem Firmenareal der Eurowheel GmbH mit Gleichgesinnten zu treffen. Die mitgebrachten PS-Giganten, die zum Teil fahrende Kunstwerke sind, wurden nach der Ankunft und dem Aufstellen in Reih und Glied vor Ort von den meisten Truckern dann noch einmal auf Hochglanz poliert. Egal ob hergerichteter Truck oder nicht, den Fahrern geht es in erster Linie ums Zusammensein und gute Stimmung. Nachdem auch die zweite Auflage des Truck Event Austria mit über 3.000 Besuchern ein voller Erfolg wurde, bestätigten das Veranstalter-Team Lettner-Trans,

TRUCKMO, Eurowheel und der Verein Truck FANS AUSTRIA, dass dieser Event in Vorchdorf nun jedes Jahr ein fixer Bestandteil in der Trucker-Szene sein soll. Wie schon im Vorjahr erwartete die Gäste neben den imposanten

Supertrucks ein tolles Rahmenprogramm, wie Einzel- und Gruppenbewerbe im Lkw-Ziehen, Reifenwechseln und Schneekettenmontagen. Nicht so schnell vergessen werden die Gäste den beeindruckenden Sound beim Motor- und V8-Konzert sowie die große Lichtershow. In den Räumlichkeiten der Eurowheel GmbH, wo man sich sonst mit der perfekten Bereifung von Fahrzeugen befasst, war für das leibliche Wohl der Gäste und mit der Live-Band DreSchnHo für beste Unterhaltung gesorgt. // Wolfgang Schröpel

Gegenüberliegende Seite oben:

Wie bei jedem Lkw-Treffen durften auch in Vorchdorf die Einzel- und Gruppenbewerbe wie Lkw-Ziehen nicht fehlen.

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

Rund 400 Trucks hatten sich anlässlich des zweiten Truck Event Austria auf dem Gelände der Firma Eurowheel/Vorchdorf eingefunden.

Als Mitveranstalter war Lettner-Transport mit einem Großteil ihres 35 Fahrzeuge umfassenden Fuhrparks vor Ort.

In lockerer Atmosphäre genoss man die Truckerfestival-Stimmung.

Insbesondere die imposanten Showtrucks zogen das Interesse der Besucher auf sich.

Modellsammler fanden bei TRUCKMO ein vielfältiges Produktangebot an detailgetreuen Lkw-Modellen. Im Bild v. li. Thorsten Aspetzberger, Geschäftsführer der Firmen Lkw-Thorsten e. U. und TRUCKMO Lkw-Modelle, sowie die Mitarbeiter Walter Erbler und Stefan Graziani

Das Team der Eurowheel GmbH v. li. n. re.: Franz Heinrich, Geschäftsführer Mag. (FH) Christian Beisl und Jürgen Reger freuten sich als Mitveranstalter über volles Haus und gute Stimmung.



Grenzen der Physik

Ausreizung beim vierten Lauf der Truck Trial EM in Gopperding/St. Florian

Rudi Reicher jun., der den Bewerb mit seinem Vater Rudolf Reicher als Beifahrer bestritt, sicherte sich mit zwei guten Läufen auf seinem Mercedes Benz SK 3553 den ersten Platz in seiner Fahrzeugklasse.



Neuland erkunden hieß es für die Teilnehmer des vierten Laufs der Europameisterschaft 2017 im Truck Trial, der in diesem Jahr vom 8. bis 9. Juli erstmals auf dem Gelände der Schärddinger Granit Industrie GmbH in Gopperding bei St. Florian ausgetragen wurde. Die Teilnehmer fanden neben sandigen Hügeln, Steilabfahrten und Unterholz auch einen mit teilweise scharfkantigen und unbeugsamen Felsbrocken bestückten Steinbruch vor, der die einzelnen Teams vor besondere Herausforderungen stellte. Insbesondere die massigen und scharfkantigen Granitfelsen machten der Technik zu schaffen. So sahen sich gleich bei ihrem ersten Einsatz Marcel Schoch und Johnny Stumpp – das amtierende EM-Team in der Königsklasse – mit einer geborstenen Antriebswelle konfrontiert und mussten das Fahrerlager ansteuern. Mit einer aus einem MAN Testfahrzeug ausgebauten Antriebswelle konnte der Bewerb dann fortgesetzt werden. Auch das Team Bodensee mit Reiner Lotzmann am Steuer und Co-Pilotin Erika Oesterle stecken mit einem demolierten Antriebsstrang zwischen den Felsbrocken fest, sodass der URAL 4320 per Bagger geborgen werden musste. Auch am zweiten Tag des Bewerbs wurde das HS-Schoch Hardox Truck Trial-Team von einem Materialschaden nicht verschont, als ein Felsbrocken, der sich am rechten Vorderrad verkeilt hatte, den kompletten Kotflügel aufriß. Nicht nur die Fahrzeuge und Teams waren an diesem Wochenende extrem gefordert, bei Temperaturen von mehr als 30 °C und praktisch keinem Schatten kamen auch die Zuschauer und vor allem die Kommissare sowie die Marshalls gehörig ins Schwitzen. →

Ergebnisse EM Meisterschaft nach dem vierten Lauf Mit je 90 Punkten und somit 22 Zählern vor dem Team MSC starten bei den Vierachsern die beiden Teams Schoch und Reicher ins letzte Saisondrittel. Dieser Rückstand ist vom Team MSC praktisch bis zum Ende der Meisterschaft nicht mehr aufzuholen, sodass ein Zweikampf um den Titelgewinn zwischen den Teams Schoch und Reicher angesagt ist. Bei den Dreiachsern liegt das Team Borzym mit 90 Zählern 10 Punkte vor Team Hamm. Mit aktuell 64 Punkten hat aber auch das Zebra-Zil-Offroad-Team durchaus noch Chancen auf den Titelgewinn in dieser Kategorie.

Punktegleich in der Gesamtwertung mit je 82 Zählern trennten sich nach dem vierten Lauf bei den Zweiachsern die beiden Teams Gangs of Sud Est und Plein Gaz dicht gefolgt mit nur zwei Punkten Rückstand vom Racing Team Avia Future. In der Kategorie der Prototypen führt mit 84 Punkten das KVK Racing Team vor Team Manent-Cellier, das nur 7 Punkte Rückstand hat. Rein rechnerisch haben aber auch noch das Team Fans on the Road (64 Punkte) sowie das Team les P'tits Suisses (63 Punkte) Chancen, am Ende der Truck Trial EM 2017 ganz oben auf dem Siegerpodest zu stehen. **Wolfgang Schröpel**



Von oben links nach unten rechts:

Von diversen Trucks für den Baustelleneinsatz über das Betreuungsfahrzeug der Rallye Paris Dakar bis hin zum neuen TGE-Transporter reichte der von MAN präsentierte Produktauszug.

Gemeinsam mit Beifahrer Manon Rousselot meisterte Didier Boniface (Team Gangs of Sud Est) gekonnt mit seinem Unimog 418 selbst schwierigste Passagen und erzielte den dritten Platz in seiner Fahrzeugklasse.

Einer der Publikumsfavoriten der Truck Trial-Szene ist Philipp Fackin (Team Philipp aus dem Hanfbachtal, Beifahrer Philipp Schmidt), der mit seinem Faun stets das besondere Interesse der Zuschauer auf sich zieht.

Mit einer konstant guten Leistung in den verschiedenen Sektionen fuhren Sebastian und Raphael Hamm vom französischen Team Hamm (Mercedes SK) auf den zweiten Platz bei den Dreiachsern.

Mit ihrem Mercedes Benz 4158 AK fuhr das Team MSC Truck Trial Cloppenburg mit Fahrer Alexander Budde und „Außenspiegel“ Sascha Fichte auf den dritten Rang beim vierten Lauf der EM 2017.

Nicht ganz die Erwartungen erfüllten sich für Felix und Leonie Funke (Team MERITOR Trial Force), die mit ihrem Steyr 1491/330 im zehn Fahrzeuge umfassenden Starterfeld der S3 Klasse auf Rang 6 fuhren.

Als wahre Meister in diesem Metier stellten einmal mehr die sechsfachen Europameister Marcel Schoch und Co-Pilot Johannes Stumpp vom HS Schoch Hardox Truck Trial-Team mit ihren MAN TGS 480 /8x8 BB ihr Können unter Beweis.

Hinter Karl Varik belegte der auf einem Unimog Proto startende Schweizer Romain Mariethoz (Team les P'tits Suisses) den zweiten Rang in seiner Fahrzeugklasse.

Wie schon im ersten und dritten Lauf der diesjährigen Truck Trial EM fuhr Karl Varik (KVK Racing) mit seinem Proto auch beim vierten Lauf in Gopperding auf Rang 1 in der Prototypenklasse.

Als Tatra-Partner für Österreich, Bayern und Südtirol nutzte das Team der Tschann Nutzfahrzeuge GmbH den Truck Trial EINMAL-Lauf als Plattform, um den neuen Tatra Phoenix Euro 6 vorzustellen. Im Bild DI Robert Kersch, Leiter des TATRA Profit Centers.

Aus unmittelbarer Nähe verfolgten die Zuschauer die Fahrkünste von Didier Boniface und mit Beifahrer Manon Rousselot (Team Gangs of Sud Est), die gekonnt ihren Unimog 418 durch eine schwierige Passage steuerten und in der Wertung einen zweiten Platz erzielten.

Zahlreiche Besucher nutzten die Möglichkeit, im Rahmen der Veranstaltung eine vom MAN ProfiDrive Team angebotene Testfahrt sowohl mit einem TGS 41.500 8x8 BB als auch mit einem TGS 35.460 8x6H BL zu unternehmen.

Mit ihrem 500 PS starken MAN 6x6x6 sicherten sich Norbert Stummerer mit Tochter Marie Luise Rang 3 in der Klasse der Prototypen.

CMR-Haftung und CMR-Versicherung - Teil 51

Vom Führungstrio der Lutz Assekuranz (Herbert Hasenhütl, Karl Jungmann und Otmar J. Tuma)

In dieser Ausgabe von „Blickpunkt LKW&BUS“ wird die Thematik behandelt, welche Auswirkungen es hat, dass Fahrer wahrscheinlich schon in absehbarer Zeit nicht mehr immer in ihren Lkw ruhen dürfen, wie es zB in den USA völlig üblich ist. Dort allerdings sind die Fahrerkabinen auch viel größer als in Europa und manchmal wie luxuriöse Wohn-/Schlafzimmer samt Dusche und WC, Herd, Kühlschrank, Geschirrspüler etc. ausgestattet, in denen Fahrer – oft mit Frau – das ganze Jahr verbringen. Das liegt auch daran, dass die maximal zulässige Länge für Sattelkraftfahrzeuge innerhalb der EU in der Regel 16,50m beträgt; in den USA hingegen sind allein für Trailer umgerechnet rund 16m erlaubt und als Gesamtlänge rund 23m. Eine gängige Zugmaschine in Europa ist knapp 2,5m lang, in den USA werden so genannte „Trucksleeper Cabins“ bis zu 230 Inches, also knapp 6m lang, gebaut.

Streitpunkt: Wöchentliche Ruhezeit Es ist umstritten, ob es in der EU zulässig ist, die wöchentliche 45-stündige Ruhezeit entsprechend Art. 8 Abs. 8 der VO (EG) 561/2006 in der Fahrerkabine zu verbringen. Nach u. a. belgischem Recht ist dies verboten, ebenso in Frankreich. Seit 25.05.2017 gilt nun aufgrund einer gesetzlichen Änderung auch in Deutschland ein diesbezügliches Verbot. Zwar wurde in einem Vorabentscheidungsverfahren (Vaditrans BVBA gegen den belgischen Staat – C-102/16) der Europäische Gerichtshof zur Klärung der Frage angerufen, ob es zulässig ist, dass Fahrer ihre wöchentlichen Ruhezeiten im Fahrzeug verbringen dürfen, jedoch steht ein Urteil noch aus. Die Schlussanträge des Generalanwalts des EuGH, unterstützt durch Erklärungen der EU-Kommission sowie der Regierungen von Belgien, Deutschland, Frankreich und Österreich, zielen – gegen die Argumente von Estland und Spanien – darauf ab, dass die bestehenden Regelungen als Verbot ausgelegt werden müssen; darüber hinaus wird vorgebracht, dass es in zahlreichen EU-Mitgliedstaaten aufgrund innerstaatlicher Gesetze oder Verordnungen nicht erlaubt ist, die regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeiten im Lkw zu verbringen.

EU-Mobility Package Am 31.05.2017 veröffentlichte die EU-Kommission ein großes „Mobility Package“, das u. a. darauf abzielt, eine Anzahl von Änderungen der VO (EG) 561/2006 in Bezug auf Fahrt- und Ruhezeiten vorzunehmen. Vorgeschlagen wird eine Änderung zum hier interessierenden Thema dahingehend, dass die wöchentliche 45-stündige Ruhezeit oder jede sonstige längere Ruhezeit in einer zweckdienlichen Unterkunft mit adäquaten Schlaf- und Sanitäreinrichtungen verbracht werden muss. Der Schlaf in Fahrerkabinen soll somit in absehbarer Zeit EU-weit der Vergangenheit angehören.

Bezahlte Unterkünfte Die Konsequenz daraus wird sein, dass Fahrer entweder in vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten bzw. von diesem bezahlten Unterkünften oder – wenn es sich einrichten lässt – zuhause ihre wöchentlichen Ruhezeiten verbringen werden und die

Lkw daher allein zurückgelassen werden müssen. Was nun, wenn während dieses Zeitraums Lkw samt Ware oder Güter aus einem Auflieger gestohlen werden?

Lkw-Diebstahl unabwendbar? Bei grenzüberschreitenden Transporten sind hier insbesondere die Art. 17 (1), 17 (2), 23 (3), 29 (1) und 29 (2) CMR von Bedeutung. Bei oberflächlicher Betrachtung könnte argumentiert werden, dass für einen Frachtführer ein unabwendbares Ereignis im Sinne von Art. 17 (2) CMR, letzte Alternative, vorliegt, wenn der Fahrer durch ein Gesetz oder eine EU-Verordnung gezwungen wird, den Lkw allein zurückzulassen. Dem ist aber nicht so.

Diebstahlverhinderungsmaßnahmen Der Diebstahl kann verhindert werden oder dies zumindest versucht werden, indem das Fahrzeug mit Diebstahlsicherungen ausgestattet wird. Neben den bei modernen Lkw ohnehin zumeist schon eingebauten elektronischen Wegfahrsperren („Immobilizer“) wird eine Unzahl von Diebstahlsicherungssystemen angeboten, sowohl mechanische als auch elektrische und elektronische – das Internet ist voll von Angeboten. Eine andere Vorsichtsmaßnahme ist es, auf einem bewachten Parkplatz zu parken oder die Route klug zu planen und allenfalls zwei Fahrer einzusetzen.

Gerichte urteilen streng Es gibt zahllose unterschiedliche Gerichtsentscheidungen bezüglich der Haftung des Frachtführers für Lkw-Diebstähle. Nur ganz selten kann sich ein Frachtführer mit Erfolg auf Art. 17(2) CMR – unvermeidbare Umstände mit unabwendbaren Folgen – und somit auf eine Haftungsbefreiung berufen. Gerichte in verschiedenen Ländern finden immer wieder Argumente, den Frachtführer doch haften zu lassen, da es in den meisten Fällen möglich gewesen wäre, zusätzliche Sicherungsmaßnahmen zu treffen, zB durch Einsatz eines zweiten Fahrers, durch bessere Routenplanung, →

Ihr offizieller TATRA-Partner in Österreich & Südtirol
TSCHANN NUTZFAHRZEUGE GmbH



TSCHANN
Competence in trucks

Tschann Nutzfahrzeuge GmbH
Samergasse 20 • A-5020 Salzburg
Tel.: +43 (0)662 88 995 - 0
E-Mail: office@tschann.biz

durch Verwendung von Box-Trailern mit massiven Cyclop-Schlössern anstelle von Planenauflegern usw. Die oft angesprochenen „bewachten Parkplätze“ oder so genannten „sicheren Parkplätze“ sind überdies Mangelware. Was definiert einen solchen Parkplatz überhaupt? Zäune? Ein- und Ausfahrtskontrollen? Flutlicht? Überwachungskameras? Wachpersonal? Oder alles zusammen? Die Antwort muss offen bleiben, es gibt keine Definition und die Gerichte entscheiden darüber ganz individuell und durchaus unterschiedlich.

Unbegrenzte Haftung Wie ausgeführt, können sich Frachtführer bei Lkw-Diebstählen kaum jemals erfolgreich auf Art. 17(2) CMR berufen. Im Gegenteil – und die Entscheidungen sind Legion – tendieren Richter in vielen Ländern dazu, den Frachtführer gemäß Art. 29 CMR unbegrenzt haften zu lassen, wobei dies nicht nur in Fällen von „wilful misconduct“ oder „dol“ (Vorsatz, Wahrscheinlichkeitsvorsatz, allenfalls bedingter Vorsatz) geschieht, sondern oft auch – zu

Für die Praxis

→ Die 45-stündige Wochenruhezeit darf nun auch in Deutschland nicht mehr im Lkw verbracht werden.

→ Die EU-Kommission plant eine Ausweitung auf alle EU-Staaten durch Abänderung der VO (EG) 561/2006.

→ Der EuGH befasst sich gerade mit einem Vorabentscheidungsantrag zu C-102/16 zu diesem Thema.

→ Die Diebstahlgefahr von Lkw und Ladung wird nicht geringer, weshalb Frachtführer stets äußerste Vorsicht walten lassen und ihre Fahrer schriftlich konkret informieren sollten.

→ Wichtig ist, eine CMR-Versicherungspolizze vorzuhalten, die auch die volle Haftung gemäß Art. 29(2) CMR abdeckt und eine hohe Versicherungssumme vorsieht.



Verbringung der Ruhepausen in einem europäischen Fahrerhaus

Unrecht – in Fällen grober Fahrlässigkeit, wobei Gerichte mit diesem Verschuldensgrad nur allzu leicht zu Hand sind. In all diesen Fällen wird über die in Art. 23(3) CMR normierte Grenze von 8,33 Sonderziehungsrechten je kg (= 10 Euro/kg) hinausgehend voll gehaftet.

CMR-Versicherung prüfen Neben dem Ergreifen aller möglichen Maßnahmen zur Diebstahlverhinderung sollte jeder Frachtführer auch über eine vernünftige CMR-Versicherung mit weitem Deckungsumfang (jedenfalls inklusive Art. 29(2) CMR) und hoher Versicherungssumme (am besten nicht weniger als 1 Mio. Euro) verfügen, wie sie die Lutz Assekuranz anbietet. Viele CMR-Versicherungspolizzen enthalten allerdings Bestimmungen, die für Frachtführer äußerst heikel sein können; die Bedingungen variieren von Versicherer zu Versicherer und können zB folgende Klauseln beinhalten:

→ Diebstahl ist generell ausgeschlossen (oder für bestimmte Warenarten).

→ Ausgeschlossen ist der Diebstahl von Waren, die mit einem Lkw transportiert werden, der nicht auf einem bewachten Parkplatz abgestellt wird oder/und nicht über zwei unabhängig voneinander funktionierende Diebstahlsicherungen verfügt.

→ Ausgeschlossen ist der Diebstahl von Fahrzeugen samt Ladung oder von Ladung aus Fahrzeugen, die nur mit einem Fahrer besetzt sind, obwohl eine Besatzung mit zwei Mann zweckmäßig / erforderlich gewesen wäre.

→ Ausgeschlossen sind Diebstähle infolge mangelhafter Routenplanung.

→ Ausgeschlossen ist der Diebstahl von hochwertigen Gütern, die nicht von Lkw mit Kofferaufbauten transportiert werden, die mit Sicherheitsschlössern versehen sind.

→ Ausgeschlossen sind Diebstähle aus abgestellten Fahrzeugen, die nicht durch zertifiziertes Personal bewacht werden.

Wie man sieht, ist der Fantasie der Versicherer hinsichtlich Versicherungsausschlüssen keine Grenze gesetzt. Manche Polizzen sehen auch Selbstbehalte vor, zuweilen bei Diebstählen von bis zu 25 % vom gesamten Warenwert.

Diebstahlsicherungen wichtig Was Diebstahlsicherungen betrifft, so sichern diese in vielen Fällen nur die ziehende Einheit. Die gezogene Einheit – Anhänger oder Auflieger – bleibt dann ungesichert. Es gibt jedoch mittlerweile auch Diebstahlsicherungen für gezogene Einheiten auf dem Markt. Die neueste Entwicklung sind extrem reiß- und schnittfeste Planen mit integrierter Alarmsensorik, die eine sofortige Alarmierung von Fahrer, Disposition und Sicherheitsdiensten ermöglicht (siehe zB www.go11save.com). Isoliert abgestellte Auflieger sollten jedenfalls mit Königszapfensicherungen („King Pin Locks“) versehen werden.

Vorsicht ist immer geboten Egal ob nun Fahrer ihre 45-Stunden-Ruhezeit oder sonst eine Pause im Lkw verbringen oder nicht: Äußerste Vorsicht ist angebracht, da in Europa Jahr für Jahr etwa 15.000 (!) Lkw gestohlen werden. Hat der Fahrer unvorsichtig gehandelt, so wird der

Frachtführer dafür haften müssen, oft wegen Anwendung von Art. 29 CMR in voller Höhe des Warenwertes. Es ist deshalb für ordentliche Frachtführer wichtig, eine Polizze zu haben, die Art. 29(2) CMR inkludiert und eine hohe Versicherungssumme vorsieht, jedoch ohne Sublimit für Art. 29(2) CMR.

Fahrer instruieren Weiters sollten die Fahrer schriftlich konkret über ihre Pflichten bezüglich äußerster Vorsichtswaltung instruiert werden, um den Versicherungsschutz nicht zu gefährden. Falls dennoch etwas passiert, dann weiß man, wofür man Versicherungsprämie bezahlt hat. Für die Beratung über und den Abschluss von entsprechend ausgefeilten, frachtführerfreundlichen Versicherungspolizzen stehen die Spezialisten der Lutz Assekuranz jederzeit gerne zur Verfügung. Fortsetzung folgt! www.lutz-assekuranz.at

Rampenspiegel und Vorrangverletzung

Ein Fall, wie er sich im Stadtgebiet täglich ereignet: Ein Lkw steht im Stau in der ersten Spur, lässt zum Vordermann über 3 m Abstand. Aus der Seitenfahrbahn drängelt ein Pkw in die erste Spur. Beim Losfahren kann der Lkw Lenker mangels Kontrolle des Rampenspiegels den eingedrängelten Pkw nicht sehen und beschädigt den „Drängler“. Erstgericht und Berufungsgericht weisen die Klage des drängelnden Personenkraftwagen-Lenkers auf Schadenersatz mit der Begründung ab, dass ein Lkw-Lenker im „Stop-and-Go-Verkehr“ nicht jedes Mal in den Rampenspiegel blicken muss.

Der Pkw-Fahrer gibt sich mit dieser Entscheidung des Berufungsgerichtes nicht zufrieden und bemüht den Obersten Gerichtshof mit dem Fall. Das Höchstgericht stellt zunächst fest, dass auch Einmündungen von Nebenfahrbahnen in die Hauptfahrbahn Kreuzungen sind, auf denen die Vorrangregeln gelten. Daher bestätigt der Oberste Gerichtshof zunächst das überwiegende Verschulden des Pkw-Lenkers wegen Vorrangverletzung. Das Höchstgericht begründet dann aber seine von den Vorinstanzen abweichende Entscheidung damit, dass aufgrund der bestehenden Gesetzeslage über die Nachrüstung von in Europa zugelassenen Lkw mit Spiegeln (BGBl. II 2010/458) Lkw-Fahrer verpflichtet sind, vor jedem Losfahren den Rampenspiegel zu benutzen, um das Vorhandensein von Fußgängern, Radfahrern oder Motorradfahrern, denen das Vorschlingeln erlaubt ist (s. § 12 Abs. 5 StVO), zu kontrollieren und auf diese Weise Verletzungen und Schäden von „Schlänglern“ zu vermeiden. Das Mitverschulden des Lkw-Fahrers wurde vom Obersten Gerichtshof mit einem Viertel festgesetzt. Der Grund für diese an sich harte Entscheidung des Obersten Gerichtshofes dürfte darin liegen, dass jährlich über 400 Menschen in Europa auf diese Weise zu Tode kommen, weil sie zufolge Nichtbenutzung des Rampenspiegels übersehen werden. Es empfiehlt sich daher, die Fahrer darauf hinzuweisen, dass der Rampenspiegel auch in der stehenden Kolonne vor dem Losfahren zu kontrollieren ist, um solche Fälle zu vermeiden. www.saaf.at

Dr. Johannes Säaf, Unternehmensberater
www.saaf.at



Säaf Rent

DIE Alternative auf dem LKW Markt

- ✓ Betriebswirtschaftliche Beratung
- ✓ kurzfristige Beschaffung von modernen LKWs
- ✓ unbürokratische Abwicklung

Ab 990 Euro netto monatlich
zzgl. MWST und Versicherung

T: 01 53 32 089
M: 0676 51 07 577
E: office@saaf.at
W: www.saaf.at



„Your risk is our business“

Lutz Assekuranz Versicherungsvermittlung Ges.m.b.H.
Meidlinger Hauptstraße 51– 53 • A-1120 Wien
Tel. (01) 817 55 73 • Fax (01) 817 55 73 22
office@lutz-assekuranz.at • www.lutz-assekuranz.at

Brücke zwischen Theorie und Praxis

Ein bravouröser Lückenschluss, meint Andreas Rinnhofer. Er ist Chef der E-Learning-Plattform „Spedifort“ und war viele Jahre selber als Disponent Praktiker in einer Spedition, kennt dadurch allzu genau die branchenspezifischen Hintergründe und erklärt: „Bei uns wird Wissen auf den Punkt gebracht, somit konzentrieren wir uns auf das Wesentliche.“ Über das Portal können Speditionen, Transport- und Logistikdienstleister sowie verladende Industrie- und Handelsunternehmen vielfältige Qualifizierungsmaßnahmen für gewerbliche und kaufmännische Mitarbeiter „einkaufen“. Das Spektrum der rund 20 Felder, die am Desktop, Laptop, Tablet oder Smart-TV in mehreren Sprachen gelernt werden können, reicht von ADR-Gefahrgutvorschriften über Ladungssicherung und Schadensversicherung bis hin zu Disposition und Zollthemen. Die Kurse „Vom Anfänger zum Disponenten“, „Kundenakquise“, „Ladungssicherung“, „Englisch für Disposition“ und „Lkw-Technik“ können bereits gebucht werden. Ganz aktuell ist ein kostenfreier Kurs zum Thema „Wochenruhezeit“. Er kann sofort auf der Website www.spedifort.com/wrz gebucht werden.

Vom Anfänger zum Disponenten Einer der ersten E-Learning-Kurse von Spedifort ist der Kurs „Vom Anfänger zum Disponenten“, kurz: VADZ. Mit diesem Kurs wendet sich Spedifort an die Berufsanfänger sowie an Quereinsteiger im Speditionsgeschäft, aber auch an alle, die ihre Zukunft in der Spedition sehen, um so schnell wie möglich einen guten Überblick über das Tagesgeschehen in der Spedition und in den Logistikbetrieben zu bekommen.

English for Logistics Neu im Angebot von Spedifort ist der Kurs „English for Logistics“. Dieser Kurs wendet sich an Mitarbeiter in Logistikunternehmen, die grundlegende Begriffe und Redewendungen des Speditionsgewerbes in der englischen Sprache erlernen möchten. „Englisch ist ‚die Sprache‘ der Speditionen. Wer sie im internationalen Verkehr nicht beherrscht und unsicher ist, der verursacht möglicherweise große Schäden, weil aufgrund mangelnder Sprachkenntnisse fehlerhafte Kontrakte zustande kommen“, sagt der E-Learning-Spezialist.

Leichter Start für Berufsanfänger Alle Lerninhalte sind von Fachkräften mit langjähriger Erfahrung in der Logistikbranche ausgearbeitet worden. „Spedifort eröffnet nahezu jedem Mitarbeiter vielfältige Möglichkeiten fürs berufliche Weiterkommen“, sagt Andreas Rinnhofer, Geschäftsführer von INN-ovativ. „Vor allem Kollegen, die ihre Berufslaufbahn in der Logistik beginnen oder von anderen Berufen hierher wechseln, haben einen leichteren Start.“ Rinnhofer, Inhaber der Unternehmensberatung AdviseR in Kufstein (Tirol), hat INN-ovativ gemeinsam mit der Dettendorfer-Gruppe, Nußdorf/Inn, gegründet. Das Joint Venture will mit digitalen Weiterbildungsangeboten neue Logistikmitarbeiter schneller in den Betrieb integrieren und ihre erfahrenen Kollegen fit für kommende Branchenanforderungen machen. „Mit unseren Dienstleistungen können Unternehmen und Mitarbeiter viele gesetzlich vorgeschriebene Kontrollen leichter bestehen“, betont Rinnhofer. Von anderen E-Learning-Angeboten unterscheidet sich „Spedifort“ in wichtigen Punkten. Jeder Kurs kann in 20 Arbeitstagen absolviert werden. Der Teilnehmer nimmt sich jeden Tag wenigstens 15 Minuten für eine Lerneinheit Zeit und studiert die Kursinhalte ausschließlich online. Er kann jedoch einzelne Aufgaben nur lösen, wenn er mit seinen Arbeitskollegen Rücksprache hält oder Unterlagen seines Arbeitgebers prüft. „Solche Unterbrechungen sorgen dafür, dass der Lehrstoff dauerhaft im Gedächtnis bleibt“, sagt Rinnhofer.

Jährliche Unterweisungen Jede Lerneinheit schließt mit Prüfungsfragen im Multiple Choice-Verfahren. Am Ende des Kurses muss der Teilnehmer die wichtigsten Fragen nochmals beantworten. Wenn er die Prüfung besteht, kann er das Teilnahmezertifikat sofort einlösen. „Mit Spedifort fällt für Personalabteilungen keine zusätzliche Arbeit an“, sagt Rinnhofer. Bei jährlichen Unterweisungen für Fahrer, Lagermitarbeiter und kaufmännische Angestellte sowie weiteren vorgeschriebenen Weiterbildungen können Personalverantwortliche sofort erfassen, welche Kollegen die Kurse bereits absolviert haben und welche nochmals an die Teilnahme erinnert werden müssen. Und was kostet „Spedifort“ die Arbeitgeber? Für jeden Kurs fallen pro Teilnehmer 99 Euro an. Wer alle 14 Kurse für kaufmännische Mitarbeiter bucht, zahlt eine Flatrate von 750 Euro pro Person. Wenn ein Mitarbeiter alle Weiterbildungen innerhalb eines Jahres absolviert, kostet jeder Kurs 4,46 Euro im Monat. „Auch für Industrie- und Handelsunternehmen, welche die Mitarbeiter der Logistikdienstleister in die Besonderheiten ihrer Versandlösungen, wie beispielsweise Ladungssicherungen für sehr empfindliche Produkte, einführen wollen, entwickeln wir E-Learning-Kurse“, sagt Rinnhofer. Interessant ist auch die Anfrage nach betriebsindividuellen Unterweisungen. Daher können Arbeitgeber unternehmensindividuelle Weiterbildungen mit besonderen Qualifikationsanforderungen in Auftrag geben. Für „Spedifort“ kein Problem, die gemeinsam mit den Spezialisten des Auftraggebers aus internen Unterlagen Kurse gestalten. **■** www.inn-ovativ.com



Andreas Rinnhofer, Chef der E-Learning-Plattform „Spedifort“, bietet ein fein sortiertes Kursprogramm, gemacht von der Praxis für die Praxis.



Je härter desto besser.

Kein Kunde gleicht dem anderen. Für alle aber hat Schwarzmüller den richtigen Kipper. Aluminiumfahrgestell und Stahlmulde, Stahlfahrgestell und Aluminiummulde oder komplett aus einem Material. Immer extrem stabil und aufgrund der ideal positionierten Torsionsrohre enorm standsicher. Für alle gilt: Je härter der Einsatz, desto besser die Performance.

www.schwarzmueller.com

Aufzeichnung des Fahrzeugstandorts

In Zeiten steigenden Konkurrenz- und Preisdrucks im Transportgewerbe kommt es immer öfter vor, dass Berufskraftfahrer während ihrer Be- und Entladetätigkeiten am digitalen Kontrollgerät „Ruhezeit“ anwählen (müssen), um gesetzliche Fahrtunterbrechungen „vorzutäuschen“.

Derartige Täuschungsmanöver werden jedoch durch die neuen Kontrollgeräte erschwert. Der intelligente Fahrtenschreiber zeichnet den Fahrzeugstandort an bestimmten Punkten bzw. Zeitpunkten während der täglichen Arbeitszeit automatisch auf, nämlich zu Beginn der täglichen Arbeitszeit, nach jeweils drei Stunden kumulierter Lenkzeit sowie am Ende der täglichen Arbeitszeit.

Dank dieser Funktion sind die Kontrollorgane – ergänzend zur Prüfung von Frachtpapieren bzw. Lieferscheinen – noch besser in der Lage festzustellen, wo sich das Fahrzeug während der angeblichen gesetzlichen Fahrtunterbrechungen/Ruhezeiten befand. Vorge-täuschte Pausen können so relativ leicht enttarnt werden. Im Zuge straßenpolizeilicher Kontrollen und Prüfungen durch das örtlich zuständige Arbeitsinspektorat bzw. auch bei GPLA-Prüfungen wird zusehends das Augenmerk auf die korrekte Zeitgruppenwahl der Fahrer gerichtet. Werden hier Fehlbedienungen aufgedeckt, kann dies empfindliche Strafen nach sich ziehen.

Daraus wird ersichtlich, dass die richtige Handhabung des digitalen Kontrollgeräts heute immer mehr an Bedeutung gewinnt und einen wesentlichen Faktor für die Optimierung des Tagesgeschäfts darstellt. Ebenso wird die Auswertung der Aufzeichnungen des Fahrtenschreibers immer unerlässlich, um derartige oder ähnliche „Bedienfehler“ rechtzeitig aufzudecken, zukünftig zu vermeiden und so schmerzli-

chen Strafzahlungen vorzubeugen.

Zur Vervollständigung gilt natürlich auch hier, dass Fehlbedienungen immer mit einer aussagekräftigen Dokumentation untermauert werden sollten. Falls Sie hierzu bzw. zur richtigen und effizienten Handhabung des Kontrollgeräts Fragen haben, wenden Sie sich an uns. Wir informieren Sie gerne in einem unverbindlichen Gespräch, welche Erleichterungen und Vorteile eine Zusammenarbeit mit unserem kompetenten Team Ihrem Unternehmen bringen wird. **■** www.arno-pirchner.at

Weiterer Palfinger-Kran

Kürzlich wurde in der Kuhn-Unternehmenszentrale in Vöcklabruck/OÖ für die Paul OTT GmbH in Lambach ein PALFINGER PK 40002 EH auf eine 3-Achs-Sattelzugmaschine 6x2 mit Nachlaufachse der Marke VOLVO FH 500 aufgebaut. OTT produziert Kantenanleim- und Bearbeitungsmaschinen für Tischlereibetriebe und die Industrie. Das im Jahr 1963 gegründete und mittlerweile international ausgerichtete Unternehmen sichert sich durch seine Innovationskraft einen fixen Platz am Weltmarkt und überzeugt permanent durch neue Entwicklungen. Überzeugt von der Produktqualität von PALFINGER, dem Aufbau einer perfekten technischen Einheit sowie dem guten Servicenetz der KUHN-Ladetechnik wurde von Paul OTT GmbH bereits der zweite Ladekran der Marke PALFINGER, ein PK 40002 EH, für das werkseigene europaweite Zustellservice der Maschinen angeschafft. Der PALFINGER PK 40002 EH mit einer maximalen hydraulischen Reichweite von 21 m zeichnet sich durch hohen Komfort und Bedienerfreundlichkeit aus. **■**

Aufs Tempo drücken

Das möchte die Schwarzmüller Gruppe und drosselt im laufenden Jahr ihr Wachstum, um die eingeleitete Produktionsumstellung rascher realisieren zu können. Zum Halbjahr liegt der Fahrzeughersteller leicht hinter den Produktionszahlen des Vorjahres. Am Jahresende soll ein Plus von 200 Fahrzeugen erreicht werden, das sind 9.100 Anhänger und Aufbauten, gab Schwarzmüller CEO Roland Hartwig bekannt. Den Wachstumspfad bis 2020, an dessen Ende ein Umsatz von 450 Mio. Euro mit 10.000 Fahrzeugen geplant sei, werde der oberösterreichische Premiumhersteller nicht verlassen. Schwarzmüller führe derzeit die größte Produktionsumstellung in seiner Geschichte durch, erläuterte Roland Hartwig. Die drei Werke in Österreich, Tschechien und Ungarn werden von einer Stand- auf eine sequenzierte Fließproduktion umgestellt. Dadurch wird die Effizienz gesteigert und zugleich die Durchlaufzeit der Fahrzeuge verkürzt. „Wir haben versprochen, dass unsere Fahrzeuge um 50 % schneller hergestellt werden. Das ist das oberste Ziel in dieser Planungsphase bis zum 150-jährigen Unternehmensjubiläum.“

Die Umstellung auf eine getaktete Fließproduktion ist deshalb so komplex, weil Schwarzmüller 135 Fahrzeugtypen in rund 1.000 Varianten herstellt. Mehr als 60 % der Fahrzeuge weisen individuelle Komponenten auf. Die versprochene Beschleunigung in der Herstellung könne nur durch eine intelligente Fließproduktion erreicht werden, betonte der CEO. Die große Verschiedenheit führe im Endeffekt auch dazu, dass die optimale Reihenfolge der Fahrzeuge an den Produktionsbändern nur noch über mathematische Modelle dargestellt werden kann. „Diese Sequenzierung kann der Mensch alleine nicht mehr planen“, sagte Roland Hartwig. Die Schwarzmüller Gruppe ist der einzige Hersteller in der Nutzfahrzeugbranche, der seine gesamte Produktion sequenziert. Der Vollausbau – Fließproduktion und Sequenzierung – soll im ersten Halbjahr 2018 erreicht sein. **///**

Von oben nach unten:

Roland Hartwig, seit 2016 CEO der Schwarzmüller Gruppe

Im Segment Kipper für die Bauwirtschaft ist der Auftragseingang gegenüber dem ersten Halbjahr 2016 um 50 % gestiegen.



Flüster-Fuso startklar

Für jeden Einsatzzweck die sauberste Technologie: Fuso ist Vorreiter für „grüne“ Antriebe im Nutzfahrzeugbereich. Bei der Daimler-Tochter in Japan ist das Hybrid-Kompetenzcenter von Daimler Trucks angesiedelt. Fuso hat mit diesem Erfahrungshorizont ebenfalls den neuen batterie-elektrisch angetriebenen und lokal emissionsfreien Canter E-Cell entwickelt. Der erste in einer Kleinserie gefertigte rein elektrisch angetriebene leichte Lastwagen fährt emissionsfrei und nahezu geräuschlos. Gebaut wird der Canter E-Cell für Europa im Werk Tramagal in Portugal. Die Stadt Stuttgart hat in den vergangenen zwölf Monaten vier Sechstonner vom Typ Fuso Canter E-Cell im echten Betriebsalltag getestet. Zwei Fahrzeuge mit elektro-hydraulischem Kippaufbau wurden im Straßen- und Landschaftsbau eingesetzt. Die beiden anderen Elektro-Lkw waren mit Kofferaufbau für innerstädtische Möbeltransporte sowie im Bereich der Abfallwirtschaft unterwegs. Das fünfte Fahrzeug des Test-Quintetts erledigte Depotverkehre bei der Firma Hermes Germany GmbH. Die fünf batterie-elektrisch betriebenen Fuso Canter E-Cell waren ein Jahr lang und rund 27.000 km im Praxiseinsatz unterwegs.

Geräuschentwicklung erfordert Umsicht des Fahrers Beim städtischen Fuhrpark haben die „E-Testfahrer“ vor allem Lob für Fahrleistung, Handling und die ausgeprägt leise Schleifahrt verteilt. „In Bereichen mit Fußgängerverkehr muss man aber aufgrund der fast nicht vorhandenen Fahrgeräusche sehr aufpassen“, zitiert Alexander Baumann, stellvertretender Fuhrparkleiter der baden-württembergischen Landeshauptstadt, aus den Testprotokollen seiner

Testfahrer und äußert mit Blick auf das starke Drehmoment einen Wunsch: „So ein Elektrolastwagen braucht unbedingt eine Antriebs-Schlupf-Regelung.“

Bei der Entwicklung des neuen eCanter wurden die Erkenntnisse des Kundentests konsequent zur Verbesserung genutzt. So gab es zB den Hinweis, dass die Reichweite der Energiespeicher mit rund 100 km als „gerade ausreichend“ erachtet wurde, verbunden mit dem Hinweis, dass „es bei tiefen Außentemperaturen schon mal knapp werden kann mit der möglichen Fahrtstrecke“. Hierauf haben die Entwickler mit der Erprobung modularer Batteriepacks reagiert, die eine Erhöhung der Reichweite ermöglichen. Des Weiteren kommt die neue Generation mit einem variablen Batteriesystem. Je nach Verwendungszweck kann der Kunde zwischen mehr Batterieleistung und damit auch einer größeren Reichweite oder mehr Zuladung wählen.

Neuer Fuso eCanter am Start Daimler Trucks startet noch in diesem Jahr mit einer Kleinserie des Fuso eCanter. Er wird in Kleinserie in der zweiten Jahreshälfte 2017 ausgeliefert und ist der erste serienmäßig produzierte eTruck eines globalen Nfz-Herstellers. **///**



Digitalisierter Transport

Scania Growth Capital, der Corporate Venture Capital Fund von Scania, kündigt als zweite Investition die Beteiligung an der digitalen Spedition sennder GmbH an. Das wachstumsstarke Berliner Unternehmen bietet eine Software, die Transportprozesse digitalisiert und damit die Effizienz erhöht und Kosten reduziert. Mit der digitalen Lösung von sennder erreicht das zurzeit sehr arbeits- und papierintensive Straßentransportgewerbe eine neue Stufe der Automatisierung, Transparenz und Wirtschaftlichkeit. Die Lösung basiert auf einer urheberrechtlich geschützten Softwareplattform, die sofortige Preisauskunft, Live Tracking, individuelle Berichte und eine automatisierte Benachrichtigung mittels API-Integration mit dem Transportunternehmer und den vorhandenen Systemen des Kunden bietet. Sie besteht aus Apps für Fahrer, Flottenmanagement-Werkzeugen für Carrier-Manager und Logistikmanagement-Lösungen für Transportunternehmen.

„Die Digitalisierung ist einer der wichtigsten Treiber für Veränderungen im Transport- und Logistiksektor. Die Investition in sennder entspricht unserer strategischen Ausrichtung und Bemühungen, unsere Kunden bei der Digitalisierung ihrer Geschäfte und betrieblichen Abläufe zu unterstützen“, so Daniel Wedberg, Head of Corporate Management and Venture Business, Scania. „sennder konnte mit einigen der anspruchsvollsten Einkäufer logistischer Serviceleistungen in Europa langfristige Verträge sichern und entwickeln. Durch die Weiterentwicklung der Technologie erhöht sennder die Serviceleistung für Kunden deutlich und senkt gleichzeitig die Kosten für alle beteiligten Partner“, kommentiert Christian Zeuchner, Partner bei der Verwaltungsgesellschaft von Scania Growth Capital.



„Scania ist mit seinem Know-how, Netzwerk und Fokus auf Digitalisierung der ideale Partner für uns. Mit der Unterstützung von Scania können wir unser Wachstum beschleunigen, weiter in Europa expandieren und unserem Anspruch gerecht werden, den kundenorientiertesten und effizientesten Service in diesem Bereich zu bieten“, ergänzt David Nothacker, Mitgründer und Geschäftsführer von sennder.

sennder mit Sitz in Berlin konnte bereits zahlreiche Kunden gewinnen, darunter einige der weltweit größten E-Commerce-Unternehmen. Mit einer virtuellen Flotte, die europaweit Fahrzeuge vom 40t schweren Lkw bis zu kleinen Transportern umfasst, bietet sennder Paketdienste oder Komplettladungstransporte an. **///**



Ihre Vision - unsere Herausforderung!



Marke mit Geschichte

Jubiläumsfeier und Veteranen-Rallye zu „120 Jahre Tatra Fahrzeugproduktion“

Mit der Konstruktion eines fünf PS starken Automobils auf Basis eines erfolgreichen Kutschenmodells legten im Jahre 1897 Ing. Edmund Rumpler, Ing. Sage, Ing. Suchatschek unter Mitwirkung des Österreichers Hans Ledwinka im mährischen Nesseldorf den Grundstein für eine bis heute währende 120-jährige Tradition im Fahrzeugbau der Nesseldorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft, heute TATRA TRUCKS a.s., Kopřivnice, Tschechische Republik. Die Präsentation eines betriebsfähigen Nachbaus des seinerzeit unter der Bezeichnung „Präsident“ entwickelten Modells stellte eines der Highlights der Jubiläumsfeierlichkeiten anlässlich 120 Jahre Automobilbau bei TATRA dar, zu denen die Tschechische Botschaft und der österreichische TATRA Vertriebs- und Servicepartner Tschann Nutzfahrzeuge geladen hatte. Nach einem Festempfang in der Tschechischen Botschaft, der hochkarätig besetzt war, sollten tags darauf alle TATRA Oldtimerliebhaber voll auf ihre Kosten kommen, denn

anlässlich des offiziellen Starts zur TATRA Veteranen-Rallye Wien-Kopřivnice hatten sich fast 100 historische TATRA Oldtimer auf dem Areal vor dem Heeresgeschichtlichen Museum in Wien eingefunden. Aber auch hochaktuelle Beispiele, was TATRA heute an einzigartigen Transportlösungen zu bieten hat, wurden vorgestellt. Bis heute nimmt das Unternehmen eine Alleinstellung ein, wenn es um Fahrzeuge für anspruchsvolles Terrain oder außergewöhnliche Transportaufgaben geht. Diesem Anspruch trägt unter anderem auch das vorgestellte Jubiläumsmodell „TATRA Phoenix Präsident“ Rechnung. Mit dem neuen Euro 6-Modell des TATRA Phoenix findet eine einzigartige Symbiose statt: Fahrerhaus und Motor kommen von DAF, das Automatikgetriebe von ZF und Rahmen sowie Achsen von TATRA. Das Ergebnis ist ein einzigartiger Allrad-Lkw, der Komfort, Effizienz, Langlebigkeit, Robustheit und höchste Geländetauglichkeit vereint. **Wolfgang Schröpel**



Gegenüberliegende Seite unten:

links: In Anlehnung an die historische Langstreckenfahrt des „Präsident“ findet alle zehn Jahre eine Oldtimer-Rallye für historische TATRA Fahrzeuge zwischen Wien und Kopřivnice statt.

rechts: Mit den neuen Modellen wie dem Phoenix ist TATRA auch international wieder sehr erfolgreich. DI Robert Kersch (Leitung TATRA Profit Center Tschann Nutzfahrzeuge) und Tschann-Marketingleiter Anton Gebert vor dem Sondermodell TATRA Phoenix Euro 6 Präsident.

Diese Seite von oben links nach unten rechts:

Vizekanzler Brandstetter, selbst Besitzer eines TATRA 603 Oldtimers, nahm den Start zur TATRA Veteranen Rallye-Wien-Brno-Kopřivnice höchstpersönlich vor.

Festempfang: im Bild v. li.: Eugen Simma (GF Tschann Nutzfahrzeuge), Vizekanzler Justizminister Dr. Wolfgang Brandstetter und Radek Strouhal (Chief Executive Officer & Vice Chairman of the Board Tatra Trucks)

V. li.: Ing. Peter Gastager (VKL Tschann Nutzfahrzeuge), Vizekanzler Justizminister Dr. Wolfgang Brandstetter, Fam. Melanie, Thomas und Markus Stögner, einer der österreichischen TATRA Kunden der ersten Stunde

Im Rahmen der Jubiläumsfeier fand auch die TATRA Veteranen-Rallye Wien-Kopřivnice statt, zu der sich über 70 historische TATRA Fahrzeuge auf dem Areal vor dem Heeresgeschichtlichen Museum eingefunden hatten.

Die Veranstaltung bot allen Oldtimer-Freunden eine einzigartige Gelegenheit, TATRA Fahrzeuge aus verschiedenen Epochen in Betrieb zu erleben.

Vizekanzler Dr. Wolfgang Brandstetter und der tschechische Botschafter Jan Sechter im betriebsfähigen Nachbau des ersten Fahrzeugs von 1897 – des Modells „Präsident“.

Mit seinem einzigartigen Fahrwerkskonzept, bestehend aus einem verwindungssteifen Zentralrohrrahmen und extrem verschränbaren, luftgefederten Halbachsen ist TATRA seit Jahrzehnten der unangefochtene Offroad-Spezialist. Dies unterstreichen unter anderem auch die vielen TATRA-Siege bei der Rallye Paris Dakar.





Die „Einspar-6“ auf der Plane wurde deutlich übertroffen. Der neue Actros schafft 10,6 % im Eco-Modus.

/ mehr dazu in unserer App

Road Efficiency

Das Ergebnis sollen 6 % weniger Verbrauch sein. Um das zu erreichen, lud Mercedes-Benz nach Portugal und stellte zwei Actros-Modelle (Modelljahre 2016 + 2017) für Vergleichsfahrten parat. Die Freude war groß, als der Actros 1845 mit dem überarbeiteten OM 471-Sechszylinder und Antriebsstrang der zweiten Generation nach Abschluss aller Vergleichsfahrten 10,6 % Verbrauchsdifferenz für sich verbuchen konnte. Freilich geht das nur unter Wirkung eines Maßnahmenpaketes der ganzheitlichen Technik. Und der weitgehend störungsfreie Verkehr in Portugal sowie die ideale Topografie für den GPS-Tempomat waren ebenso zuträglich für das Top-Ergebnis von 10,6 % Einsparung. Im neuen Actros-Motor arbeitet die neueste Generation des Einspritzsystems X-Pulse mit Druckverstärkung im Injektor. Der maximale Einspritzdruck wurde von 2.100 bar auf jetzt 2.700 bar erhöht. Durch neue Achtloch-Einspritzdüsen erhöht sich der maximale Durchfluss um rund 10 %. Zusätzlich wurden die Geometrie der Kolbenmulden sowie das Verdichtungsverhältnis erhöht (17,3:1 auf 18,5:1) und die Abgasrückführung (AGR-Rate) reduziert. Eine Besonderheit des OM 471-Motors ist sein asymmetrischer Turbolader. Diese Lösung wurde beibehalten, aber anstelle der bisherigen AGR-Klappe im AGR-Pfad gibt es nun eine AGR-Klappe im Abgaskrümmer. Dadurch ist die Verteilung der Abgase jetzt stufenlos und sehr präzise regulierbar, was zu einer geringeren AGR-Rate führt – mit Vorteilen für den Kraftstoffverbrauch. Der asymmetrische Turbolader besitzt eine feste Turbinengeometrie und verzichtet auf ein Wastegate-Ventil, was die Komplexität des Turboladers vermindert und daher potenzielle Fehlerquellen reduziert.

Drei Säulen tragen die Effizienz auf der Straße: niedrige Gesamtkosten, hohe Sicherheit und hohe Fahrzeugnutzung.

Die Leistungs- und Drehmomentvarianten des OM 473 blieben ebenso unverändert wie Aufladung und Abgasrückführung. Mercedes verspricht beim Actros mit dem OM 470 eine Einsparung bis zu 5 %, beim Actros mit dem OM 471 bis zu 6 % und beim Actros mit dem OM 473 eine Einsparung von bis zu 3 %. Auch die PowerShift 3-Zwölfganggetriebe wurden weiter optimiert. Neben Gewicht und Ölfüllung ist die Reduzierung der Reibleistung ein wichtiger Faktor. Die Oberflächen der Zahnflanken wurden mit dem neuen Superfinish-Fertigungsverfahren optimiert, wodurch eine spiegelglatte Oberfläche entsteht und der Wirkungsgrad des Getriebes bei nahezu 100 % liegt. Ein neues synthetisches Getriebeöl mit niedriger Viskosität verringert ebenfalls die Reibleistung im Getriebe. Die Ölfüllmenge der Getriebe G211-12 und G281-12 für Straßenfahrzeuge wurde um jeweils 3 l verringert. Weiter verfeinert wurde die Schaltstrategie des vorausschauenden Tempomaten Predictive Powertrain Control (PPC). Die neue Software gestattet längere Ecoroll-Phasen, ohne dass sich die Fahrzeiten wesentlich verändern. Besonders stark ist der Spareffekt im Eco-Modus. Auch auf die Nebenverbraucher wurde geachtet. Es wird eine elektronisch geregelte Lenkhilfpumpe eingesetzt, deren Energieverbrauch nochmals gesunken ist. Erstmals wird eine Lichtmaschine mit variabler Spannung verwendet, die dadurch mit höherer Effizienz betrieben werden kann. Insgesamt hat der neue Actros 2.600 Stunden im Windkanal verbracht. Die Aerodynamik wurde behutsam weiter-

entwickelt, was an der neu geformten Kante des Bugspoilers für das 2,5 m StreamSpace-Fahrerhaus des Actros zu sehen ist. In der Praxis erreicht der Actros 1845 in seiner aktuellen Ausführung laut Hersteller zB auf der Teststrecke Stuttgart – Hamburg einen Kraftstoff-Verbrauchsvorteil von gut 6 % gegenüber seinem Vorgänger. Auf den eingangs erwähnten Vergleichsfahrten in Portugal wurde mit 8,3 % für die Gesamtheit aller Fahrten ein noch höherer Verbrauchsvorteil erfahren. Bei Predictive Powertrain Control (PPC) im Standard-Modus lag der durchschnittliche Wert bei 6,4 %, im Eco-Modus belief sich die Ersparnis im Mittel auf 10,6 %.

entwickelt, was an der neu geformten Kante des Bugspoilers für das 2,5 m StreamSpace-Fahrerhaus des Actros zu sehen ist. In der Praxis erreicht der Actros 1845 in seiner aktuellen Ausführung laut Hersteller zB auf der Teststrecke Stuttgart – Hamburg einen Kraftstoff-Verbrauchsvorteil von gut 6 % gegenüber seinem Vorgänger. Auf den eingangs erwähnten Vergleichsfahrten in Portugal wurde mit 8,3 % für die Gesamtheit aller Fahrten ein noch höherer Verbrauchsvorteil erfahren. Bei Predictive Powertrain Control (PPC) im Standard-Modus lag der durchschnittliche Wert bei 6,4 %, im Eco-Modus belief sich die Ersparnis im Mittel auf 10,6 %.

Safety first Mit dem Active Brake Assist 4 (ABA 4) stellt Mercedes-Benz das weltweit erste System vor, das den Fahrer vor einer Kollision mit bewegten Fußgängern warnt und zusätzlich eine Teilbremsung einleitet. Nachdem der Active Brake Assist 3 bereits Vollbremsungen bis zum Stillstand vor bewegten und stehenden Hindernissen beherrschte, kann nun sein weiterentwickelter Nachfolger Active Brake Assist 4 auch Fußgänger in nahezu allen Verkehrssituationen erkennen. Diese Erkennung erfolgt nicht nur, wenn ein Fußgänger quer auf die Fahrspur des Lkw läuft, sondern auch wenn er hinter einem Hindernis hervortritt oder wenn er sich längs auf der Fahrspur bewegt. Ebenso werden Fußgänger im Erfassungsbereich beim Abbiegen erkannt. Bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h erfolgt die automatische Personenerkennung. Als erster Lkw-Hersteller bietet Mercedes-Benz nun einen Abbiege-Assistenten mit Personenerkennung an. Er soll den Fahrer beim Einbiegen nach rechts unterstützen. Gerade diese Abbiegevorgänge sind besonders gefährlich, da der Fahrer auf eine Vielzahl von Verkehrsteilnehmern gleichzeitig achten muss. Sollte sich ein

bewegliches oder stehendes Objekt in der seitlich auf der Beifahrerseite angeordneten Überwachungszone befinden, wird der Fahrer zunächst optisch mithilfe einer dreieckigen gelben LED in der A-Säule der Beifahrerseite informiert. Bei Kollisionsgefahr erfolgt eine zusätzliche optische und akustische Warnung. Natürlich überwachen die Sensoren des Fahrzeugs auch die Schleppkurve des gesamten Zuges. Die Schleppkurvenwarnung ist bis zu einer Geschwindigkeit von 36 km/h aktiv und erkennt automatisch die zu erwartende Schleppkurve, die bei jedem Anhänger unterschiedlich sein kann.

Konnektivität Durch Vernetzung ist eine noch höhere Fahrzeugnutzung gegeben. Eine vollautomatische Telediagnose in Echtzeit soll frühzeitig kritische Zustände des Fahrzeugs erkennen und dadurch eine maximale Planbarkeit und Effizienz der Werkstattaufenthalte möglich machen. Deutet sich Wartungs- oder Reparaturbedarf an, meldet sie der Lkw automatisch an den Server des Mercedes-Benz Services. Dieser analysiert die Daten vollautomatisch und überträgt sie zusammen mit konkreten Handlungsempfehlungen an die Mercedes-Benz Serviceorganisation. Dessen Mitarbeiter informieren den Kunden persönlich über den Reparatur- bzw. Wartungsbedarf und schlagen ihm eine optimale Reparaturlösung vor. Pannen und ungeplante Reparaturen sollen vermieden und planmäßige Werkstattaufenthalte dadurch weiter optimiert werden. Mercedes-Benz Uptime ist seit 2016 für alle neuen Actros, Arocs und Antos in zwölf europäischen Märkten (natürlich auch in Österreich) bestellbar. Bei unseren ausführlichen Testfahrten entlang der Atlantikküste hat uns die Weltpremiere des „Active Brake Assist 4“ besonders beeindruckt. **Harald Pröll**



Bilder unten von links nach rechts:

Die zwei Nahbereichs-Radarsensoren sind die Basis des Abbiegeassistenten.

Active Brake Assist 4: Notbremsassistent mit Personenerkennung

Unberechenbare Radfahrer sind durch den Abbiegeassistenten kein Risiko mehr.



Eine Yacht für die Straße

Die Roadyacht, ein grandios umgebauter NEOPLAN Skyliner aus den 70er-Jahren – das Unikat kann man mieten.

Es liegt wohl an seinem einzigartigen Charme, weshalb gerade der NEOPLAN Skyliner in den 50 Jahren seit seiner Markteinführung für so viel außergewöhnliche Umbauten Pate stand. Einer von ihnen: die Roadyacht.

Von März bis Oktober lässt sich die Roadyacht mit ihren sechs Schlafplätzen als Urlaubsdomizil mieten. Stationär geparkt in ihrem „Heimathafen“, etwa zehn Kilometer vom östlichen Ufer des Lago Maggiore entfernt, genießen Urlauber in ländlicher Umgebung einen unvergleichlichen Panoramablick. Doch Italien ist nur eine Option. Wer will, fährt mit der Roadyacht an sein Traumziel: schicke Uferpromenaden, stille Waldseen, beeindruckende Gipfel oder doch lieber

in die pulsierende Großstadt? Das komfortable Motorhome spielt an jedem Ort seine Vorzüge als mobile Ferienvilla aus: Ausstattung und Materialien genügen höchsten Ansprüchen. Von den Schlaflounges aus gewähren die Panoramafenster einmalige Ausblicke in den Tages- oder Nachthimmel. Auch die anderen Bereiche bieten reichlich Tageslicht und es ist alles da, was man sich wünschen kann: Messe und Kombüse, im Zwischendeck WC und Bad als Festeinbauten. Die Räume können durch Schiebewände oder Vorhänge getrennt werden. Bei geöffnetem Heckdach bietet die Roadyacht bis zu 25 Sitzplätze im Stand. Im Straßenverkehr ist sie für acht Personen plus Fahrer zugelassen. Der in jahrelanger und liebevoller Handwerksarbeit umgerüstete NEOPLAN Skyliner ist ein echter Blickfang: „Wenn Sie auf einem Event sind, egal ob Roadshow oder Betriebsfeier, Sie haben sofort ein Thema. Manche vermuten dann, der kommt wohl aus Amerika und dann sage ich stolz: ‚Nee, nee, selbstgebaut!‘“, erzählt Günter Erhart, Erschaffer der Roadyacht. Auch Sportlern, Künstlern oder Bands, die viel auf Achse sind, kommt die Roadyacht sehr entgegen. Die Chill-



Out-Qualitäten machen sie zum exzellenten Rückzugsort und exklusiven VIP-Lounge. Auch als Messestand der besonderen Art, als exklusiver Meeting-Raum und als DJ-Kanzel auf OpenAir-Events kam das Top-Deck schon zum Einsatz. Die einzigartige Dachkonstruktion der Roadyacht macht all das möglich und sorgt zugleich noch für gutes Klima im Bus. www.roadyachting.com



VIP CLASS

Der Beste
seiner Klasse.

DER NEUE TOURLINER. EIN BUS ZUM STAUNEN.

Als jüngstes Mitglied der NEOPLAN Familie begeistert der neue Tourliner vom ersten Augenblick an. Faszinierendes Design, modernstes Interieur und ein völlig neues Infotainment laden zum Staunen und Wohlfühlen ein. Mit all seinen Neuheiten und Raffinessen hat er das Zeug zum echten Bestseller.

www.neoplan-bus.com

NEOPLAN



Nächster Halt „Busworld“

Die Neuen kommen: MAN Lion's Coach und NEOPLAN Tourliner

Im Vorfeld der heurigen „Busworld“ in Kortrijk (20.–25. Oktober) macht MAN den Busunternehmern ein neues Bus-Trio schmackhaft. Während wir den neuen Lion's Coach und Tourliner bereits gefahren sind, soll im Frühjahr 2018 ein gänzlich neuer Lion's City vorfahren, wie wir vor kurzem auf der „MAN-Busworld-Vorschau“ in Polen erfahren konnten. Allen dreien gilt ein neues Design.

MAN Lion's Coach Auf der schwarz glänzenden Front trägt der Lion's Coach in großen Chrom-Lettern stolz seinen Markenschriftzug. Die über den Scheinwerfern liegenden schwarzen Streifen, die in die Seitenwand übergehen, wirken wie Augenbrauen, die den ohnehin dynamischen Eindruck noch deutlich verstärken. Optional können die neuen Frontscheinwerfer erstmals komplett in LED-Technologie geordert werden. Diese Technologie ermöglicht eine bis zu 50 % hellere Ausleuchtung der Fahrbahn als mit konventionellen Halogenlampen. Zudem wird eine deutlich höhere Lebensdauer erreicht. Auffallend ist das Tagfahrlichtband, das auch als Blinker fungiert. Großen Wert legen die Designer auf eine klare Trennung der Funktionsbereiche Fahrerarbeitsplatz und Fahrgastraum, Gepäckraum und Antriebseinheit. Diese Segmentierung soll die Wartungsfreundlichkeit erhöhen und damit auch die Wirtschaftlichkeit. Neue Fertigungsverfahren ermöglichen es dem Hersteller, den neuen Bus leichter und robuster zu produzieren als sein Vorgängermodell. Natürlich erfüllt MAN Lion's Coach die Umsturzrichtlinie ECE R66.02, die ab 9. November 2017 gilt. Das Fahrzeug wird als Zwei- und Dreiaxser in den drei Längen 12.101 mm, 13.361 mm und 13.901 mm auf der Messe präsentiert werden. Ende dieses Jahres kommt als vierte Länge ein 13 m-Zweiaxser mit 13.091 mm hinzu. Ohne Toilette finden bei 3-Sterne-Bestuhlung maximal 53, 57, 59 bzw. 63 Fahrgäste Platz. Das Gepäckvolumen beträgt dann je nach Modell zwischen 11,7 und 14,3 m³. Die Höhe misst standardmäßig 3.870 mm.

Verbesserter Antrieb Der D26-Motor mit 420 PS in Euro 6c-Abgasnorm ersetzt den Vorgänger D20 mit 400 PS. Nicht nur die 20 PS mehr, sondern auch das um 200 Nm verbesserte Drehmo-

ment des Aggregats bietet souveräne Fahrleistungen über einen breiten Drehzahlbereich. Das Thermomanagement des D26 wurde verbessert, sodass die Abgastemperatur auch im Teillastbetrieb hoch bleibt, womit die Systeme zur Abgasnachbehandlung optimal arbeiten können. Gleichzeitig verkürzt sich dadurch die Warmlaufphase des Motors, was den Kraftstoffverbrauch senkt und zugleich die Umwelt schont. Zu den weiteren Neuerungen zählt beim D26-Motor eine geregelte Kühlmittelpumpe, die eine bedarfsgerechte Pumpleistung des Kühlmittels sicherstellt. Die Regelung der Leistung erfolgt stufenlos zwischen 20 und 95 %, was immerhin zu einer Ersparnis von bis zu 80 % der benötigten mechanischen Leistung führen kann (zB im Fernverkehr). Neu sind eine verbesserte Abgasrückführung, neue Stahlkolben und ein Ölstandsensor, der sicherstellt, dass der Motor nicht unbemerkt mit zu wenig Öl betrieben wird. Ab der 460 PS-Motorisierung wird standardmäßig das Getriebe MAN TipMatic mit neuer Anfahr- und Schaltstrategie eingesetzt. Die neue Getriebefunktion SmartShifting versucht die optimale Balance zwischen Effizienz und Komfort beim Schalten herzustellen. Idle Speed Driving ermöglicht komfortables Fahren bei Leerlaufdrehzahl ohne Fahrpedalbetätigung. Mit der neuen Funktion „gleitet“ der Bus mühelos für den Fahrer mit geschlossener Kupplung durch zählfließenden Verkehr. Eine Anfahr- und Schaltstrategie erleichtert den Einsatz des Fahrzeugs in anspruchsvollem Gelände bzw. bei hoher Ausladung. Zusätzlich sind zahlreiche Assistenzsysteme verfügbar, wie der topografiebasierte Tempomat MAN EfficientCruise mit der „Segelfunktion“ EfficientRoll, der Abstandsregeltempomat ACC, der Spurhalteassistent LGS und der MAN Attention Guard. Zusätzlich zu einer leistungsfähigen Betriebsbremse des Lion's



Gegenüberliegende Seite:

Stolzer Löwe: Der neue MAN Lion's Coach

Diese Seite von oben nach unten:

Die Neoplan Tourliner Testflotte in Warschau

Cockpit des Lion's Coach mit neuer Funktionskonsole links

Innendecke und Ablagen im neuen Lion's Coach wurden verbessert.

Der MAN Lion's City Modellreihe 2018 fährt im kommenden Frühjahr vor.

Coach kommt nun die verstärkte Motorbremse EVBec zum Einsatz. Die elektronische Regelbarkeit ermöglicht eine bessere Bremswirkung über das gesamte Betriebsdrehzahlband, auch bei niedrigen Geschwindigkeiten. Ein neuer Sekundärretarder bringt nun eine Leistung von 500 kW und bietet damit hohe Reserven bei starken und andauernden Bremsungen. Viele Neuerungen gibt es auch im Inneren des Lion's Coach. Der Fahrerarbeitsplatz ist übersichtlich gestaltet. Sechs deutlich abzulesende analoge Instrumente geben Auskunft über Drehzahl und Geschwindigkeit, aber auch über den Kraftstoffvorrat, die Motortemperatur und den Druck in den Bremskreisen. Ein mittig angeordnetes zentrales Display zeigt weitere wichtige Informationen über das Fahrzeug an. Das Leder-Multifunktionslenkrad ist mit einem schwarz hinterlegten MAN-Löwen verziert. In der fahrerorientierten Mittelkonsole ist das Farbdisplay des Infotainmentsystems mit integriertem Navigationsgerät untergebracht. Blicken wir nach hinten zu den Fahrgästen, so erkennen wir ein durchgängiges LED-Leuchtenband, das den Deckenbereich in „warm white“ erhellte. An den neuen Servicesets lassen sich unter anderem Luftstrom und -richtung stufenlos einstellen sowie LED-Licht und die Lautsprecherfunktion ein- und ausschalten. Alle Fahrgastsitze können nun mit USB-Anschlüssen ausgestattet werden, um den Reisenden die uneingeschränkte Nutzung von Mobiltelefonen und Tablets zu ermöglichen.

Die ECE R66.02, die für alle ab 9. November 2017 neuzugelassenen Busse der Klassen II und III gilt, definiert einen Überlebensraum im Fall eines Überschlags. Um diesen Überlebensraum sicherzustellen, werden bei MAN in das Fahrzeuggerippe Bauteile aus hochfesten Stählen integriert sowie die patentierte Rohr-in-Rohr-Technologie für die Überrollbügel im Bereich der B-Säule und im Heck verwendet. Mit dieser Technologie ist es möglich, dass der neue MAN Lion's Coach bei einem Umsturz um 50 % mehr Crash-Energie aufnehmen kann als sein Vorgänger.

Neoplan Tourliner Auf der Reise nach Starachowice/Polen hatten wir die Möglichkeit, den im letzten Jahr vorgestellten NEOPLAN-Tourliner von Warschau aus zu fahren. Das Sharp-Cut-Design des Tourliners ist mit seinen markanten Scheinwerfern und der schwungvoll ins Dach gezogenen Bugkuppel aufsehenerregend. Ab dem Modelljahr 2018 werden alle Lichtfunktionen im Hauptscheinwerfer serienmäßig in LED-Technik ausgeführt sein. Wir waren mit dem zweiachsigen 12.113 mm langen NEOPLAN-Tourliner unterwegs. Motorisiert ist das Fahrzeug mit dem D26-Motor mit einer maximalen Leistung von 460 PS bei 1.800 U/min und einem maximalen Drehmoment von 2.300 Nm von 930 bis 1.350 U/min. Wir finden im neuen NEOPLAN-Tourliner einen ebenso Ergonomie-optimierten Fahrerarbeitsplatz wie im MAN Lion's Coach vor. Bis auf die Farbgebung zeigt sich das Armaturenbrett fast ident mit dem des MAN. Ein geräumiger Innenraum mit viel Licht und schwebend gestalteten Gepäckablagen empfängt die Passagiere. Ab dem Modelljahr 2018 wird der Innenraum weiter aufgewertet. Ein Fußboden in Schiffsbodenoptik, die Handläufe in Chrom und die hinterleuchteten Spannen an der Gepäckablage sollen dann ein noch exklusiveres Ambiente vermitteln.

MAN Lion's City Alle guten Eigenschaften der bisherigen MAN-Busse bringt auch der neue MAN Lion's City mit und will neue Maßstäbe bei den Life Cycle Costs (LCC), beim Fahrerarbeitsplatz und der Beleuchtung setzen. Eine hochwertig wirkende schwarze MAN Bugblende, die Chromspanne mit dem MAN-Löwen und die heruntergezogene Glas-Seitenlinie wird dem Fahrzeug Dynamik verleihen. Sämtliche Scheinwerfer und Rücklichter werden in Voll-LED-Ausstattung erhältlich sein. Ergonomie, Komfort und Sicherheit des Fahrerarbeitsplatzes werden weiter optimiert. Die Markteinführung des neuen MAN Lion's City ist für Frühjahr 2018 geplant. **Harald Pröll**

➤ mehr dazu in unserer App



Von oben gesehen Weltpremiere des New Setra S 531 DT

*Reisen in der TopClass – auf zwei
Etagen. Ein himmlisches Vergnügen*

Wenn wir von der Geschichte der Doppelstockbusse sprechen, kommen wir am Hersteller Setra nicht vorbei. Am 6. Juli stellte Setra seinen neuen Doppelstockbus S 531 DT vor. Für den Premiumhersteller ist der Doppelstockbus mit seiner spektakulären Optik und seiner einzigartigen Technik zur Erfolgsstory geworden – über 4.000 Einheiten wurden verkauft. Der erste Setra-Doppelstockbus wurde auf der IAA 1981 präsentiert – der S 228 DT. In den Folgejahren entwickelte Setra zahlreiche kundenspezifische Lösungen für Lounge- und Bistrovarianten. 1993 folgte mit dem S 328 DT die zweite Generation des Doppelstockbusses, eine logische Weiterentwicklung des S 228 DT unter dem Motto „Evolution statt Revolution“. Im Jahre 2002 kam die dritte Generation auf den Markt, der Setra TopClass S 431 DT. Die Aluminiumleiste „La Linea“ und verglaste Seitenaufschwünge über den Hinterachsen lassen Ober- und Unterdeck miteinander verschmelzen, wobei sie dem mächtigen Reisebus eine faszinierende Optik verleihen. Bei der unveränderten Höhe von 4,0 m ist der Neue jetzt 13,89 m lang und 2,55 m breit. Das bedeutet nicht nur vier Fahrgastplätze mehr, sondern auch ein angenehmeres Raumgefühl für die Fahrgäste und einen größeren Gepäckraum. In 15 Jahren wurden rund 2.300 Setra TopClass S 431 DT im Werk Neu-Ulm produziert. Das Modell profitierte auch von der Freigabe der Fernbuslinien in Deutschland ab 2013. Die Nachfrage blieb bis zum Schluss unverändert hoch. Sogar 2017, dem letzten Produktionsjahr der laufenden Serie, beläuft sich die Stückzahl auf voraussichtlich mehr als 160 Einheiten. Mit dem S 531 DT will Setra nun seine Erfolgsgeschichte fortsetzen. Sein Design wirkt wie bei seinem Vorgänger wieder sehr spektakulär. Die riesige Windschutzscheibe besteht aus zwei Scheiben, die nahtlos zusammengefügt sind und durch eine Aluminiumsange geglie-

dert werden. Die Scheinwerfer des Setra S 531 DT sind serienmäßig in der neuen LED-Technologie ausgeführt, was der Sicherheit zuträglich ist. Die markentypische Aluminiumleiste „La Linea“ wurde weiterentwickelt und

erstreckt sich nun waagrecht entlang der Dachkante, wodurch zusätzlich die Proportionen gestreckt werden. Die seitliche in Aluminium gefasste Verglasung ist in Höhe des hinteren Aufgangs durch einen Gegenschwung gekennzeichnet. Er verleiht dem Omnibus zusätzliche Dynamik.

Insgesamt zeigt das neue Design, dass die Techniker den neuen Doppelstockbus von vorn bis hinten auf beste Aerodynamik hin getrimmt haben. Die Windschutzscheiben sind nun stark gewölbt, große Kantenradien lassen den Fahrtwind gleichmäßig um das Fahrzeug streichen. Sogar der Scheibenwischer des Oberdecks steht in Ruheposition senkrecht, und es klappen die Regenrinnen über den Türen erst bei deren Öffnen aus. Eine Abdeckung des Unterbodens im Vorbau soll wirkungsvoll Luftverwirbelungen verhindern.

Der Erfolg vieler aerodynamischer Verbesserungen zeigt sich im hervorragenden Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,35$, ein Bestwert in diesem Segment. Dadurch wird nicht nur der Luftwiderstand verringert, sondern es werden zugleich die Windgeräusche minimiert. Der niedrige c_w -Wert sorgt zudem je nach Einsatzgebiet für einen um etwa 7 bis 10 % geringeren Kraftstoffverbrauch im Vergleich zum Vorgängermodell.

Es gibt die Wahl zwischen dem serienmäßigen Cockpit aus der ComfortClass 500 und der TopClass 500. Das TopClass 500-Armaturenbrett ist fahrerorientiert ausgeführt und der Fahrer blickt auf klar gezeichnete und gut ablesbare Rundinstrumente. Ein informatives Kombiinstrument mit einem hochauflösenden Farbdisplay ist dazwi-



Von links nach rechts auf dieser Doppelseite:

Der neue Setra wird die Marktführerschaft im Doppelstockbus-Segment weiter ausbauen.

Ansprechendes Heck des neuen Doppelstockbusses

Der Fahrerplatz im Setra S 531 DT, bestückt mit allen Finessen für Komfort und Sicherheit

Weltpremiere für den Setra S 531 DT Doppelstockbus

Im oberen Stock bietet das Panoramadach fantastische Aussicht.

schen zu finden. Im rechten Bereich des Armaturenbretts befindet sich das Coach Media System (CMS) mit einem 7" großen Display. Es vereint die Unterhaltungselektronik, das Navigationsgerät sowie die Telefonunterstützung in einem Gerät. Zusätzliche Funktionstasten sind blockweise in Vierergruppen verwechslungssicher angeordnet. Der elektronische Schlüssel zum Starten des Fahrzeugs und der digitale Tachograf befinden sich links vom Multifunktionslenkrad. Die Steuerung des automatisierten PowerShift-Getriebes erfolgt wie gewohnt über einen platzsparenden Lenkstockhebel. Der größere Abstand vom Fahrer zu den neuen Außenspiegeln ermöglicht einen günstigeren Blickwinkel auf die oben im Spiegelgehäuse angebrachten Weitwinkelgläser, was die Rundumsicht des konzeptbedingt niedrig sitzenden Fahrers verbessert.

Der neu gestaltete Innenraum vermittelt mit viel Licht einen großzügigen Gesamteindruck. Ein optionales Panoramadach ermöglicht fantastische Aussicht. Die bequemen Aufgänge vom Unter- zum Oberdeck sind von außen verglast und innen mit lichtdurchlässigem Acryl-Kunststoff verkleidet. Gleichmäßige zweifarbig gestufte individuelle Beleuchtung, Podeste und durchgehende Handläufe vermitteln Sicherheit beim Benützen dieser Auf- und Abgänge. Ein diagonal angeordneter, völlig neu gestalteter Waschraum bietet maximales Platzangebot. Weiß glänzendes Mobiliar und eine freundliche LED-Beleuchtung sollen an ein modernes Bad erinnern. Das Wohlergehen der Passagiere war den Setra-Technikern so wichtig, dass sogar eine Beduftungsanlage im Fahrzeug vorhanden ist. Beim Einschalten der Zündung und Öffnen der Tür eins bzw. bei geöffneter Tür versprüht ein Duftgenerator automatisch einen von sechs Düften.

Motor und Getriebe Motorisiert ist der neue Doppelstockbus mit dem Reihensechszylinder-Dieselmotor OM 471 mit 12,8 l Hubraum. Die Common Rail-Direkteinspritzung mit der flexiblen Hochdruck-Einspritzung X-Pulse sorgt unter anderem für einen niedrigen Kraftstoffverbrauch. Der Motor leistet maximal 510 PS und erreicht ein beachtliches Drehmoment von 2.500 Nm bei einer niedrigen Drehzahl von 1.100 U/min. Das Triebwerk ist bekannt für seine Laufruhe und seine extreme Zuverlässigkeit. Lange Wartungsintervalle von bis zu

120.000 km beim Motorölwechsel und 360.000 km für die erste Reinigung des Partikelfilters (danach alle 240.000 km) senken die Kosten und reduzieren Stillstandzeiten. Die Antriebskraft des Motors wird über das bekannte vollautomatisierte Achtgang-Omnibusgetriebe GO 250-8 PowerShift auf die Antriebsräder übertragen. Es ist bekannt für seine schnellen und kaum spürbaren Schaltvorgänge sowie eine Kriechfunktion für feinfühliges Rangieren.

Sicherheit Weltpremiere für Omnibusse sind das Notbremssystem Active Brake Assist 4 (ABA 4) und der Sideguard Assist für den toten Winkel. Der Active Brake Assist 4 verfügt nun über eine zusätzliche Personenerkennung. Es warnt den Fahrer vor einer Kollision mit sich bewegenden Fußgängern und leitet zusätzlich gleichzeitig automatisch eine Teilbremsung ein. Die akustische und optische Warnung sowie die Teilbremsung setzen zeitgleich ein. Die Entscheidung über weitere Aktionen liegt beim Fahrer, der das System bei Bedarf jederzeit übersteuern kann, etwa durch eine Lenkbewegung, durch Kick-down oder eine Notbremsung. Bremsstärker der Fahrer jedoch zu schwach, hat die Bremsintensität des Active Brake Assist 4 Vorrang.

Der Sideguard Assist für den toten Winkel überwacht mit zwei Nahbereichs-Radarsensoren auf der Beifahrerseite im Radlauf der Vorderachse die Spur rechts über die komplette Länge des Fahrzeugs. Die seitliche Überwachungszone hat eine Breite von 3,75 m. Dieser Assistent warnt beim Abbiegen vor Fußgängern, Radfahrern sowie ebenfalls vor stationären Hindernissen im Kurvenlauf. Befindet sich also ein bewegliches Objekt in der seitlichen Überwachungszone, wird der Fahrer durch eine im Außenspiegel auf der Beifahrerseite gelb aufleuchtende LED in Dreiecksform optisch informiert. Bei Kollisionsgefahr blinkt die LED-Leuchte mehrfach rot mit höherer Leuchtkraft, nach zwei Sekunden permanent rot. Hinzu kommt eine haptische Vibrationswarnung im Fahrersitz analog zum Spurassistent. Bei Geschwindigkeiten höher als 36 km/h dient der Sideguard Assist zusätzlich als Spurwechselassistent. In dieser Funktion wächst der überwachte rechte Streifen im Sinne eines gefahrlosen Spurwechsels nach vorn sogar auf bis zu 5 m und nach hinten auf bis zu 15 m. **Harald Pröll**

➤ mehr dazu in unserer App



Neue Schickeria

Daimler Buses verabschiedet sich vom Travego und bereitet dem Topseller Tourismo eine ganz neue Liga – Weltpremiere standesgemäß im Brüsseler „Le Grand Palais“.

Er war der prestigeträchtigste Vertreter deutscher Busproduktion und Pionier als innovativer „Safety Coach“ – der Travego. Für die Busbranche ist mit der ab November geltenden verschärften Überschlagnorm ECE R66.02 eine tiefgreifende Änderung auf dem Plan. Beide Baureihen – den preiswerten Tourismo und den Luxusliner Travego – auf diese neue Norm umzubauen, wäre ohne aufwändige Eingriffe ins Gerippe nicht möglich gewesen. Daher vereinheitlicht Daimler Buses seine zwei Mercedes-Reisebusbaureihen unter dem Namen Tourismo. Eine kluge Strategie. Im Vorfeld der „Busworld“ hatte nun in Brüssel der Mercedes-Benz Tourismo in dritter Generation Weltpremiere.

Die markanten Haupt- sowie die Nebelscheinwerfer übernimmt der Reisehochdecker vom Mercedes-Benz Actros, die Rückleuchten vom Stadtbuss Citaro. Eine aerodynamisch perfektionierte kuppelförmige Windschutzscheibe geht über eine dunkel eingefärbte A-Säule nahtlos in glattflächige Seitenwände über. Der technische Kniff, dass bei einer Geschwindigkeit ab 95 km/h die Karosserie des neuen Tourismo um 20 mm abgesenkt und bei einer Geschwindigkeit unter 70 km/h wieder angehoben wird, soll Kraftstoffverbrauch und Emissionen senken. Die Entlüftung des Motorraums erfolgt durch ein auf der rechten Seite angebrachtes Gitter auf der Motorklappe. Auf das zweite Gitter, das aus designtechnischen Gründen beim Vorgängermodell zusätzlich auf der linken Seite angebracht war, wurde verzichtet. Durch viele aerodynamische Maßnahmen erreicht der Tourismo RHD einen herausragenden Luftwiderstandsbeiwert von 0,33. Kein anderer Reisebus erreicht derzeit einen besseren cw-Wert. Der Tourismo wird in zwei Radständen von 6.090 mm und 6.910 mm kombiniert mit zwei oder drei Achsen angeboten. Zusammen mit zwei unterschiedlichen hinteren Überhangmaßen entstehen daraus vier Varianten mit drei Längen. Der Tourismo RHD mit zwei Achsen ist

das Basismodell mit einer Länge von 12.295 mm. Der Tourismo RHD M2 ist die verlängerte Ausführung des Zwei-Achсers mit einer Länge von 13.115 mm. Tourismo RHD M hat das klassische Dreiaхser-Format mit einer Länge von ebenfalls 13.115 mm.

Der 13.935 mm lange Tourismo RHD L ist der dreiaхsige Reise-Riese. Der neue Tourismo RHD ist in allen Varianten 2,55 m breit und 3,68 m hoch. Durch einen höheren Grundrahmen wächst das Gepäckraumvolumen im Vergleich zu den Vorgängermodellen deutlich an.

Raumgefühl Der Laufgang liegt jetzt 1.370 mm über dem Fahrbahnniveau und die Stehhöhe von über 2 m ermöglicht auch großgewachsenen Personen das aufrechte Stehen. Die Sitze sind auf 150 mm hohen Podesten angeordnet, was bequemes Aufstehen und Platznehmen gewährleistet. Eine Brüstungshöhe von 750 mm sichert den Fahrgästen gute Aussicht. Die neuen Service-Sets, die über den Passagieren angebracht sind, enthalten runde verstellbare Luftdüsen, Leselampen, Lautsprecher sowie einen Hostess-Ruf. Die überarbeitete, deutlich leichtere und mit Zweizonen-Regelung ausgestattete serienmäßige Klimaanlage sorgt für gleichmäßige Temperaturverteilung über die gesamte Fahrzeuglänge. Der Fahrerplatz wird davon unabhängig separat klimatisiert. Der Fahrer sitzt nun um 50 mm erhöht auf 910 mm über der Fahrbahn, was ihm einen besseren Überblick über das Verkehrsgeschehen ermöglicht. Der Fahrersitz ist natürlich vielfach verstellbar und verfügt über ein integriertes Mikrofon. Optional kann er mit einer Sitzheizung und einer Drehfunktion ausgestattet werden. Die Pedalerie ist nun hängend angeordnet, was die Bedienung komfortabler machen soll. Das Vierspeichen-Multifunktionslenkrad, das auf Wunsch auch in Leder lieferbar ist, kann pneumatisch in eine fast senkrechte Position verstellt werden. Das Cockpit des Busses ist fahrerorientiert ausgelegt und steht in

Gegenüberliegende Seite:

Neuer Mercedes-Benz Tourismo in Vipergrün und mit aerodynamischem Feinschliff

Diese Seite von oben nach unten:

Dynamisches Erkennungsmerkmal des neuen Tourismo ist das dreidimensionale Designelement an der B-Säule.

Das neue Cockpit ist in Ergonomie, Wertigkeit und Elektronik bravourös gelöst.

Heckleuchten aus dem Citaro



zwei Ausführungen zur Verfügung: das funktionelle „Cockpit Basic Plus“ und die Topvariante „Cockpit Comfort Plus“. Beide Cockpits sind ergonomisch gestaltet, wobei alle wesentlichen Bedienelemente übersichtlich in Griffweite des Fahrers angeordnet sind. Das Cockpit „Cockpit Comfort Plus“ bietet im Vergleich zum „Cockpit Basic Plus“ eine noch hochwertigere Optik. Das Design des „Cockpit Comfort Plus“ ermöglicht die Integration des Coach Multimedia System CMS mit seinem 7“ großen Farbdisplay. Das CMS ermöglicht die Steuerung der kompletten Unterhaltungselektronik, des Navigationssystems und der Telefonbedienung über Bluetooth. Auffällig ist auch der neu gestaltete Innenspiegel, der einer modischen Sonnenbrille gleicht.

Motor und Getriebe Als Basismotor dient der bewährte OM 470 mit 10,7 l Hubraum. Der aufgeladene Reihensechszylinder ist bekannt für seine Laufkultur und Zuverlässigkeit. Zu den drei bekannten Leistungsstufen mit 360, 394 und 428 PS kommt eine Top-Motorisierung mit 456 PS hinzu. Neu im Programm des Tourismo ist der kompakte Reihensechszylinder OM 936 mit 7,7 l Hubraum. Das Triebwerk erreicht dank seiner zweistufigen Aufladung eine Leistung 354 PS. Serienmäßig erfolgt die Kraftübertragung durch ein Sechsgang-Schaltgetriebe mit der gut zu bedienenden Joystick-Schaltung. Optional im Angebot ist das vollautomatisierte Achtganggetriebe Mercedes-Benz GO 250-8 Powershift. Die Steuerung des Getriebes erfolgt erstmals im Tourismo durch einen Lenkstockschalter, der bereits aus dem Lkw-Bereich bekannt ist. Neuerdings ist für den Tourismo RHD auch Predictive Powertrain Control (PCC) verfügbar. Das GPS-basierte PCC-System regelt nicht nur die Geschwindigkeit, sondern greift auch in die Schaltstrategie des Getriebes ein. Auch EcoRoll wird von diesem System unterstützt, das in leichten Gefällen die Neutralstellung des Getriebes nutzt, um den Reisebus ohne Schleppverluste rollen zu lassen. Durch den Einsatz von Predictive Powertrain Control (PCC) kann der Hochdecker bis zu 4 % Kraftstoff sparen. Das optionale Assistenzsystem „Eco Driver Feedback“ gibt dem Fahrer individuelle Rückmeldungen und Vorschläge hinsichtlich seiner wirtschaftlichen Fahrweise.

Nach wie vor ein „Safety Coach“ Antiblockiersystem (ABS), Antriebs-schlupfregelung (ASR), Elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP), Spurassistent (SPA) sowie das elektronische Bremsystem (EBS) einschließlich Bremsassistent (BAS) und Dauer-Brems-Limiter (DBL) sind im Tourismo RHD selbstverständlich. Darüber hinaus ist das Advanced Emergency Braking System (AEBS) serienmäßig. Der Notbremsassistent misst fortlaufend den Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen und leitet eine automatische Notbremsung ein, wenn eine Verkehrssituation kritisch wird und der Fahrer keinerlei Aktivitäten setzt. Der Fahrer kann das System durch seine Eingriffe übersteuern. AEBS entschärft die Gefahr des Auffahrens erheblich. Optional kann der Kunde das Fahrzeug mit dem Active Brake Assist 3 (ABA 3) ausstatten. Mit ABA 3 erfolgt der Bremseneinsatz auf stehende Hindernisse früher. Der Abstandsregeltempomat (ART) mit der Zusatzfunktion „Anhalte-Assistent“ unterstützt den Fahrer vor allem im dichten Verkehr und im Stau. Der Attention Assist (Aufmerksamkeits-Assistent) warnt den Fahrer frühzeitig vor einer möglichen Ermüdung. Eine neue optionale Umfeldbeleuchtung (Docking Lights) links und rechts vor der Hinterachse soll das Rangieren bei Dunkelheit unterstützen. Sollte der Hochdecker doch einmal auf die Seite kippen, bietet das umlaufende Ringspantensystem des neuen Tourismo RHD bestmöglichen Schutz nach der kommenden Vorschrift UN ECE R66.02. Bei einem Frontalaufprall werden Fahrer und Beifahrer von dem patentierten Sicherheitssystem Front Collision Guard (FCG) geschützt. Zur Serienausstattung gehört eine Brandmeldeanlage mit Detektionsleistung zur Überwachung des Motorraums. Eine Brandlöschanlage im Motorraum kann optional bestellt werden.

/// Harald Pröll

Auf neuen Pfaden

Kick off für den Transporter MAN TGE. Die Löwenfamilie ist nun komplett und bereit zum Tigern.

Wir sind ihn schon gefahren – nachzulesen im Blickpunkt 5/17. Rund ein halbes Jahr nach der Weltpremiere auf der IAA Hannover wurde nun in Österreich, Deutschland, der Schweiz und den Niederlanden die offizielle Markteinführung des neuen MAN TGE Transporters gestartet.

Mit dem neuen Transporter bietet der Münchner Fahrzeug- und Maschinenbauer erstmals ein Nutzfahrzeug mit einem zulässigen Gesamtgewicht unter 7,5 t an. Die Nutzfahrzeugspezialisten wenden sich mit dem MAN TGE an jene, die im täglichen Arbeitsleben einen Transporter oder Kombi mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3 und 5,5 t benötigen. Insbesondere MAN Kunden, die bereits auf die Effizienz der MAN Trucks bzw. Busse setzen, wird zukünftig die Möglichkeit geboten, alles aus einer Hand zu bekommen. Dass der MAN TGE der Lkw unter den Transporten sei, trägt der Konzern auch im offiziellen Slogan zum Transporter „Das ist kein Van. Das ist ein MAN“ nach außen. Mit einer Produktrange, die jetzt ein Spektrum von 3,0 bis 44 t abdeckt, avanciert MAN zum Vollenanbieter. „Die Zielgruppen für den neuen Transporter sehen wir beispielsweise in der Logistik und im Bau, aber auch branchenspezifische Anforderungen aus Handwerk und Personenbeförderung können wir mit dem MAN TGE abdecken. Wir versprechen uns, insbesondere bei Gewerbekunden mit ihrer Lkw-Erfahrung sowie mit der Variantenvielfalt punkten zu können. Um den Kunden maßgeschneiderte Lösungen zu bieten, steht ein speziell ausgebildetes und geschultes Personal zur Verfügung. Nicht zuletzt profitiert der Kunde von unserem herausragenden Service, den wir in unserem dichten Netzwerk bieten, sodass auch im Anschluss nach dem Kauf eine optimale Betreuung sichergestellt ist. Durch den niedrigsten cw-Wert von 0,33, dem geringsten Verbrauch seiner Klasse sowie geringen Wartungs- und Reparaturkosten steht der neue MAN TGE für beste Total Cost of Ownership“, so Mag. Franz Weinberger, Marketing- und Kommunikationsleiter der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH. Der MAN TGE, dessen Angebot sich weitestgehend mit dem des VW Crafter deckt und auch im gleichen im Oktober 2016 eröffneten hochmodernen Werk des Mutterkonzerns VW im polnischen Września gefertigt wird, kann als geschlossener Kastenwagen, verglaster Kombi sowie Fahrgestell mit Einzel- und Doppelkabine geordert werden. Zur Auswahl stehen zwei Radstände, drei Dachhöhen und drei Fahrzeuglängen von 5,98 m bis 7,39 m. Je nach Kombination kann so beim Kastenwagen das Ladevolumen bis zu 18,4 m³ betragen. Mit Front-, Heck- oder Allradantrieb kann zudem jede Art von Antrieb gewählt werden. Speziell auf die „harten“ Anforderungen eines Nutzfahrzeuglebens wurde der zum Einsatz kommende 21-Vierzylinder-Motor entwickelt, der in den Leistungsstufen 102, 122, 140 und 177 PS angeboten wird. Bei den beiden stärkeren Ausführungen kann als Alternative zum manuellen Sechsgang-Getriebe auch eine Achtgang-Automatik geordert werden. Zu den Sicherheitsfeatures des MAN TGE zählen unter anderem ein Notbremsassistent mit City-Notbremsfunktion, ein Rückfahrsassistent, ein Anhängerrangierassistent, ein adaptiver Tempomat, Müdigkeitserkennung und Multikollisionsbremse. ■

Wolfgang Schröpel

Von oben links nach unten rechts:

Mag. Franz Weinberger, Marketing- und Kommunikationsleiter der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH, erläuterte die Marktstrategie um die Einführung des MAN TGE.

Robert Katzer (Geschäftsführer der MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GesmbH, li.) mit Andrea Feitzinger (Feitzinger Kipper & Fahrzeugbau) und Wiens Fachgruppenobmann KR Wolfgang Herzer (Herzer Bau- und Transport GmbH)

Unter großen Trommelwirbel wurde MANs kleiner Löwe vorgestellt.

Demonstration großer Variantenvielfalt – Transporter mit Ladekran

Auch die Version als Kombi fand das Interesse der Besucher.

V. li. n. re.: Mag. Franz Weinberger, „Glücksfee“ Praktikantin Friederike Tietze und Robert Katzer mit den Gewinnern aus der Verlosung Helmut Höfner (Geschäftsführender Gesellschafter Hütter GmbH), Ing. Andreas Kazda (Head of Key Account Saubermacher Dienstleistungs AG) und Ing. Georg Platzer (Teamleiter Einkauf Rail Equipment GmbH)

Das alte Wagenwerk in der Metastadt bot einen perfekten Rahmen für den offiziellen Start des neuen MAN TGE.

V. li. n. re.: Dir. KR Ing. Engelbert Aigner (GF Lagerhaus Amstetten), Leopold Huber (Werkstattmeister Lagerhaus Amstetten), Thomas Czezelits (MAN Leitung After Sales), Gerold Rohrweck (VK MAN Trucks) und Herbert Zehetner (Spartenleiter Technik Lagerhaus Amstetten)



Der Anblick ist neu, aber typisch
VW: Der Crafter fährt zeitlos-gefällig
und gekonnt gestaltet vor.



Suche nach der Wahrheit

Test: VW Crafter 35. Er kann viel, sehr viel. Aber nicht alles.

Der Fahrer des silbergrauen Transporters auf der Nachbarspur wirft einen neugierigen Blick herüber. Er sitzt in einem Mercedes Sprinter, bisher unangefochtener Bestseller dieser Klasse und Gen-Lieferant des abgelösten VW Crafter. Hier aber fährt derjenige, der den Sprinter am liebsten mit einem herzhaften Knuff ins Altenteil verdrängen würde. Der neue VW Crafter springt mit einem mächtigen Satz vom Sprinter-Derivat zum rundum neuen VW-Original. Die Wahrheit liegt auf dem Platz, sagt eine alte Fußballerweisheit. Hier liegt sie vor allem auf der Straße. Dort hinterlässt der Transporter auf Anhieb einen sympathischen Eindruck. 3,5-Tonner sind optisch keine Aufreger, VW sowieso nicht. Aber wer das Spiel der Linien verfolgt, der erkennt, warum der VW stimmig und in sich geschlossen wirkt. Jede Linie oder Sicke findet ihre Fortsetzung, das fließt und ergänzt sich, führt zur markentypischen zeitlosen Gefälligkeit. Auch ein VW Crafter wird deshalb nicht altern, sondern reifen. Seitlich geschützt von breiten Stoßleisten, vorn geschmückt von einer kessen Chromspange. Zäumen wir den Crafter zunächst von hinten auf, denn bei einem Transporter liegt die Wahrheit zum guten Teil im Laderaum. Die scheunentorgroße Schiebetür verriegelt geöffnet narrensicher; beim Schließen verlangt sie etwas Kraft. Die Heckflügeltüren des Testwagens öffnen 270° – rechts nicht ganz so weit, das vermeidet Kollisionen mit der Schiebetür. Der Boden liegt 570 mm über der Fahrbahn – Vorteil Frontantrieb. Leuchtendgelbe Haltegriffe helfen beim Entern des Frachtraums. Drinnen empfängt LED-Flutlicht Fahrer und Fracht, unten warten zehn stabile Zurrösen. Genau hinschauen heißt es bei den Laderaummaßen des Crafter: Nach hinten senkt sich sein Dach aus aerodynamischen Gründen um 10 cm ab. Die Tropfenform reduziert 1.961 mm Innenhöhe schleichend auf 1.861 mm. Doch keine Bange – das Heckportal ist bis auf wenige Millimeter so groß wie zuvor. Ähnliches gilt für den brei-

ten Fischbauch: Der Crafter dehnt sich in Wagenmitte bis auf 2.040 mm Außenbreite, macht drinnen 5 cm mehr als früher, doch nicht überall. Oben gibt es wegen steiler Wände mehr Schul-terbreite für Regale und Kisten, unten einige Zentimeter mehr zwischen den Radkästen. Die in den Daten versprochene Ladelänge von 3.450 mm erreicht der Crafter jedoch nur auf Bodenhöhe, denn dort ist die Trennwand in zwei Stufen nach vorne ausgebuchtet. Wer nicht gerade Teppichrollen befördert, muss sich mit 3.300 mm begnügen. Auch die Waage zeigt gnadenlos die Wahrheit. 2.363 kg wiegt der Testwagen, das klingt für einen Fronttriebler nach Speck auf den Hüften. Doch gefehlt: Das vollwertige Reserverad, Anhängerkupplung sowie Klimaanlage, Holzboden im Laderaum und weitere Zutaten lassen das Gewicht um mehr als 200 kg über Normalnull ansteigen. Laut Konfigurator kommt der rund 6 m lange Kastenwagen mit Hochdach im Serientrimm inklusive Fahrer auf exakt 2.152 kg – passt. Und er trägt Zuladung, das Fahrwerk geht selbst unter Volllast kaum in die Knie. Weiter vorn im Cockpit fühlen sich VW-Fahrer sofort zuhause. Der Crafter präsentiert die Ritter-Sport-Variante eines Arbeitsplatzes – quadratisch, praktisch, gut. Zweifellos eine Schokoladenseite: Multifunktionslenkrad aus dem Golf, Instrumente und Display fein gezeichnet, Bedienungselemente vom versteckten Lichtschalter über die Klimaregelung bis zum Navi mit großem Bildschirm in gewohnter Form und an bekannten Positionen. Krönung der Funktionalität sind die Ablagen über, auf, im und unter der Armaturentafel sowie in den Türen und der üppigen Truhe des Doppelsitzes. Alles ergänzt durch eine Sammlung unterschiedlicher Steckdosen. Sämtliche Komponenten sind gekonnt verarbeitet. Nur bei sehr übler Fahrbahn rumort es ein wenig links und rechts oben im Gebälk. Ungefähr dort, wo sich Dachgalerie, A-Säulen und Türrahmen treffen.

VW-gewohnt passt ebenfalls die Sitzposition. Einschließlich Fußraum, er ist trotz McPherson-Federbeinachse weitläufig. Auf den teuren Schwingsitz kann der Käufer guten Gewissens verzichten. Dank der geradlinigen Armaturentafel finden auch zwei Beifahrer auf dem Doppelsitz genug Platz. Unpraktisch sind allenfalls die außenliegenden Kleiderhaken, vor allem in Kombination mit Armlehne. Erfolgreich hat sich VW um gute Sicht bemüht. Die Frontscheibe ragt hoch auf, die A-Säulen sind schlank, die Gehäuse der Außenspiegel so tief angesetzt, dass der Blick beim Abbiegen ungestört darüber hinweggleitet. Ein schräg montiertes Fenster in der Trennwand verhindert nachts lästige Spiegelungen in der Windschutzscheibe. Doch nicht alles ist perfekt. Nach vorne ist allenfalls die Hinterkante der Motorhaube zu sehen. Und aufgrund der bauchigen Karosserie kann der Fahrer in den Außenspiegeln die rückwärtigen Karosserieecken allenfalls erahnen. Die zusätzlichen Weitwinkelgläser sind starr. Hochgewachsenen Fahrern nützen sie daher nur als Rangierhilfe. Unter der Motorhaube steckt ein Triebwerk mit Überraschungen. Das Format des verstärkten Zweiliter-Turbodiesels ist bestens

Von oben links nach unten rechts:

Oben ein gewölbtes Dach, darunter eine riesig breite Schiebetür – der Crafter setzt eigene Akzente.

Die Ladekante liegt dank Frontantrieb niedriger als bisher. Helle LED-Leuchten an der Decke.

Grau, aber nicht gräulich: viel Platz, bequeme Sitze und jede Menge Ablagen im Cockpit

Der Parklenkassistent sucht sich seine Lücke und zirkelt den Transporter hinein – aber nicht immer treffsicher.

Breite Hauptspiegel, doch das Weitwinkelglas ist starr und zeigt wenig.

Der Crafter tritt mit einem ganzen Arsenal Assistenzsysteme an – für jeden Einsatz ist etwas dabei.



bekannt. Die mittlere Ausführung bringt es auf 140 PS Leistung und 340 Nm Drehmoment. Das allein sagt jedoch wenig – hier liegt die Wahrheit erneut auf der Straße. Dort zeigt der Motor einen prima Antritt, reagiert flink aufs Gas. Er arbeitet geschmeidig, klingt dabei etwas heiser und rauchig, bleibt jedoch recht dezent – bei hohem Tempo vernimmt der Fahrer mehr Windgeräusche ums Hochdach als Motorgebrumm. Antritt aus 1.000 Touren im zweiten oder gar dritten Gang? Kein Problem. Drehzahlorgien bis zum roten Bereich bei 4.000 Umdrehungen? Überflüssig, aber problemlos. In der Stadt heißt das Tempo 50, fünfter Gang und etwa 1.300 Touren. Und am Ortsende beschleunigt der gewichtige Crafter gelassen ohne jede Beschwerde.

Unterstützung erhält die Maschine von einem Sechsganggetriebe mit einer etwas hölzernen Schaltung und kurzen Wegen. Die Abstimmung ist perfekt: Der erste Gang ist knackig kurz fürs Anfahren beladen am Berg, der Sechste dreht mit 2.000 Touren bei Tempo 100 nicht zu lang. Deshalb passt er auch für die Landstraße und lässt dem Motor dort Reserven. →

Für und Wider: Helfer an Bord

Fahrer begehen Fehler, weil sie manchmal nicht nach Vorschrift handeln. Assistenzsysteme sind nicht fehlerfrei, weil sie stets nach Vorschrift handeln. Das Für und Wider zu technischen Helfern beginnt bei jeder Erfindung von neuem. Der Crafter versammelt mehr Assistenzsysteme als andere Transporter. Was sie können und was nicht – drei Beispiele: Der aktive Spurhalteassistent hält den Crafter per Lenkeingriff auf Kurs. Das funktioniert, ordentlich geweißelte Linien vorausgesetzt, auf der Autobahn richtig gut. Lenkrad loslassen und vorsichtig ausprobieren: Zielsicher rollt der Crafter über die Bahn, segensreich bei einer kurzen Ablenkung. Nach spätestens 30 Sekunden muss der Fahrer wieder übernehmen. Spätklinker lenken prompt beim geplanten Spurwechsel über einen Widerstand, der Assistent hält dagegen. Das ärgert und erzieht zugleich. Auf kurvigen Landstraßen stört der Assistent, denn zwangsläufig nähert sich der breite Transporter den Begrenzungslinien – schon greift der Assi ein. Also abschalten – doch beim nächsten Einschalten der Zündung ist er wieder da. Fazit: hilfreich für Kilometerfresser, im Nah- und Überlandverkehr hinderlich. Bitte mal reife 3,5-t-Kastenwagen anschauen: Ecken ange-mackt, Schweller zwischen den Rädern verbeult. Hier hilft der sensorbasierte Flankenschutz. Er warnt zuverlässig vor Pfosten, Begrenzungssteinen oder Mauern, die im Außenspiegel nicht zu sehen sind und im Dunkeln optisch verschwinden. Stimmt, er warnt auch vor harmlosen Zweigen oder Grasbüscheln. In denen steckt aber oft genug ein Hindernis. Fazit: sehr empfehlenswert. Der Parklenkassistent sucht sich auf Tastendruck eine passende Lücke und rangiert den Crafter wie von Geisterhand hinein – Gas geben und bremsen genügt. Das klappt gut und schnell. Allerdings nicht überall: Bei niedrigen Bordsteinen orientiert sich der Assistent an der Kontur des Vordermanns zur Straßenseite. Das heißt: Sortiert sich der Crafter hinter einem Lkw ein, steht er einen halben Meter entfernt vom Bordstein. Ist der Vordermann ein schlanker Pkw, parkt der Crafter mit einer Reifenbreite auf dem Bürgersteig. Fazit: nichts für die Fahrprüfung, aber gut für die Praxis.

Technische Daten: VW Crafter 35

Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.986 mm	Breite gesamt	2.040 mm
Breite über Außenspiegel	2.427 mm	Höhe gesamt	2.590 mm
Radstand	3.640 mm	Wendekreis	13,6 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.311/1.822 mm	Breite/Höhe Hecktür	1.552/1.840 mm
Laderaum über Fahrbahn	570 mm	Laderaum (L/B/H)	3.450/1.832/1.861 – 1.961 mm
		Ladevolumen	11,3 m³
Breite zw. den Radkästen	1.380 mm	Nutzlast	1.137 kg
Leergewicht Testwagen	2.363 kg	Zul. Achslast vorn/hinten	1.800/2.100 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg	Zul. Zuggesamtgewicht	6.000 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	3.000 kg		

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 81,0/95,5 mm, Hubraum 1.968 cm³, Leistung 103 kW (140 PS) bei 3.500 – 3.600/min, maximales Drehmoment 340 Nm bei 1.600 – 2.250/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,92 / 2,05 / 1,70 / 1,23 / 0,94 / 0,77, R.-Gang 4,95, Übersetzung Antriebsachse 5,0 (Gang 1–2) / 3,5 (Gang 3–6). Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Einblatt-Parabelfedern, Stabilisator. Reifen 205/75 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit elektro-mechanischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten innenbelüftete Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Wartung/Garantie

Wartung: max. 50.000 km/2 Jahre

Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, drei Jahre Garantie auf den Lack, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung, Mobilitätsgarantie nach Service.

Messwerte

Beschleunigung:		Elastizität:	
0 – 50 km/h	5,0 s	60 – 80 km/h (IV/V)	3,9/5,5
0 – 80 km/h	10,8 s	60 – 100 km/h (IV/V)	8,4/11,0
0 – 100 km/h	15,8 s	80 – 120 km/h (VIII)	17,7
Höchstgeschwindigkeit	158 km/h		
Innengeräusche			
Stand/50/80/100 km/h	50/61/66/69 dB(A)		
Vmax	76 dB(A)		
Kraftstoffverbrauch:			
Normverbrauch			
innerorts / außerorts / kombiniert	8,3 / 6,9 / 7,4 l/100 km		
CO2-Emission kombiniert	193 g/km		
Teststrecke beladen	9,4 l/100 km		
Testverbrauch min./max.	7,1 – 13,9 l/100 km		
Testverbrauch Adblue:	nicht messbar		

So wuselt der Crafter vollbeladen behände durch die City, ackert sich steile Bergstraßen empor, saust schwungvoll im gestreckten Galopp über die Autobahn. Und erzielt dabei mit nur 9,4 l/100 km einen neuen Verbrauchsrekord für seine Klasse – nie lief ein beladener 3,5-Tonner sparsamer über die Hausstrecke der Redaktion. Im Stadtverkehr kommt der Crafter mit kaum mehr als 7,0 l/100 km aus. Er begnügt sich auf anspruchsvoller Land- und Bundesstraße mit gut 9 l – Hut ab. Auf der Autobahn schließlich schluckt der Crafter zwischen etwa 9 und 14 l – die Spanne zwischen gelassenem Dahinschlendern und der Hatz mit schwerem Gasfuß auf freier Piste im Nachbarland. Vollbeladen, wohlgemerkt. Unter halber Last und mit weniger Eile liegt dies alles einen Liter niedriger, leer nochmals günstiger. Bei Transportern findet sich die Wahrheit eben auch an der Zapfsäule der Tankstelle – beim Testwagen arbeitete sogar der Bordrechner korrekt, das kann nicht jeder VW.

Geht’s um das Fahrwerk, liegt die Wahrheit erneut auf der Straße. Vorbei ist’s mit der früheren magenverrenkenden Schaukelei. Der neue Crafter zeigt leer eine gesunde Härte. Beladen benimmt er sich überraschend sanft, doch ohne jede Schwammigkeit, und bleibt dabei narrensicher. Wer eine saubere Linie fährt, wird selbst bei scharfer Fahrweise kein Eingreifen des ESP bemerken. Auch schnelle Spurwechsel jucken den VW nicht. Überdies arbeitet die Lenkung sehr zielgenau und mit der richtigen Unterstützung. Zwischendurch beschwert sich der Crafter jedoch mit leichtem Fahrwerkspoltern über allzu verknautschte Fahrbahnen. Und bei schneller Autobahnfahrt rennen die Energiesparreifen gerne Unebenheiten nach. In Kombination mit einer bei hohem Tempo in Mittellage etwas nervösen Lenkung und ordentlich Beladung auf der Hinterachse fehlt es dem Crafter dann am stabilen Gerauselauf. Er streunt etwas unstet über die Fahrbahn und verlangt nach Konzentration am Steuer.

Trotzdem verlässt der Fahrer nach mehreren Stunden abwechslungsreicher und konzentrierter Fahrt den Crafter verblüffend entspannt. Dieser Transporter fordert seinen Fahrer nicht, er fördert ihn. Unterstützt von einer ganzen Sammlung von Assistenzsystemen. Der aktive Spurhalteassistent hält den Transporter sanft auf der Fahrbahn. Die automatische Distanzregelung verschleißt ihn sicher mit dem Vordermann. Der Ausparkassistent warnt und bremst bei Rückwärtsfahrt, der sensorbasierte Flankenschutz vor Hindernissen beim Rangieren. Der Parklenkassistent schließlich steuert den Crafter in passende Lücken. Nicht jeder benötigt alles, manche Helfer übertreiben es, je nach Einsatz sind alle nützlich. **/// Randolph Unruh**

Anpff für die zweite Halbzeit

Vorstellung: Ford Transit Custom. Ford renoviert seine mittlere Transit Baureihe. Schwerpunkte sind Cockpit und Gesicht.

Bisher schaute der Transit Custom etwas misstrauisch in die Transporterwelt. Künftig verwandelt sich sein Doppelgrill in einen großen trapezförmigen Schlund, steht der Transit Custom mit einigen optischen Tricks rund um den Stoßfänger stämmig auf der Straße. Dazu gibt’s neue Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, auf Wunsch Xenonlampen (wieso nicht LED?) und eine dezent gesickte Haube. Der Ford geht fünf Jahre nach seiner Premiere mit deutlich sichtbaren Änderungen in die zweite Halbzeit seiner Karriere. Sind die Änderungen an der Verpackung bereits deutlich, so ist das neue Cockpit aus Fahrersicht sogar revolutionär. Der Fahrer nimmt künftig auf einem frisch konturierten und gepolsterten Sitz Platz. Es gibt neue und in ihrer Schlichtheit auf den ersten Blick ansprechende Instrumente. Vor allem aber hat Ford die Mittelkonsole kräftig aufgeräumt und dabei entrümpelt. Verschwunden sind die Tastenflut und das mickrige Mäusekino als Display. Jetzt halten große Bildschirme mit Touchscreen-Bedienung Einzug, der Transit Custom ist mit Displays im Format vier und acht Zoll zu bekommen. Senkrecht aufgesetzt, erinnert die Maxi-Ausführung an einen Tablet-Rechner. Das gefällt erfahrungsgemäß nicht jedem, vermeidet aber den wuchtigen Klotz von Armaturentafel bei integriertem Einbau. Als Beifang gibt es noch eine neue Bedienung für Heizung und Lüftung und eine geänderte Lenkradtastatur, jetzt ohne den klumpigen zusätzlichen Bedienungssatelliten. Varianten ohne Display erhalten eine zentrale Ablage, passend für Mobiltelefon und Smartphone. Ohnehin hat Ford das Ablagenkonzept komplett überarbeitet. Mit bis zu 25 l Volumen allein in der Instrumententafel verspricht Ford einen Klassenbestwert an Stauraum. Ebenso wenig fehlen Getränkehalter bis zum XXL-Format und die Türfächer sind dreistöckig.

Vom Steuerstand aus kommandiert der Fahrer eine unveränderte dreistufige Motorenpalette. Der noch junge Zweiliter-Turbodiesel leistet wie gehabt 105, 130 oder 170 PS und bringt es schon in den unteren Leistungsvarianten auf ein kraftvolles Drehmoment. Dazu gibt es Sechsgang-Schaltgetriebe oder eine Automatik. Für den Transit Custom mit drei Tonnen Gesamtgewicht, kurzem Radstand und Einstiegsmotorisierung probiert Ford nach längerer Pause wieder eine Sparvariante namens Econetic. Zutaten sind rollwiderstandsarme Reifen, eine auf Knausrigkeit getrimmte Motorsteuerung und eine drastische Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h. Daraus soll nach Norm ein Kraftstoffverbrauch von nur 5,7 l/100 km resultieren. Bisher nannte Ford einen optimistisch anmutenden Bestwert von 6,1 l/100 km.

Zurzeit belässt es Ford allein bei Dieselmotoren, stellt jedoch für das übernächste Jahr einen Plug-in-Hybrid in Aussicht. Bereits jetzt geht der Transit Custom auf Wunsch mit zusätzlichen Assistenzsystemen an den Start. Ein Tempomat gekoppelt mit einer Verkehrszeichenerkennung soll das mitunter überschäumende Temperament von Transporterfahrern zügeln. Den Spurassistenten kombiniert Ford mit einer Warnung vor Querverkehr – hilfreich vor allem, wenn Kastenwagen rückwärts ausparken müssen. Als Assistent für die geplagte Seele des Transporterlenkers dienen die neu aufgelegten Sportvarianten des Transit Custom. Sie werden ein markantes Doppelstreifen-Design in Schwarz mit orangenen oder silbernen Akzenten tragen. Drinnen gibt es dazu duftendes Leder. **/// Randolph Unruh**



Oben: Drinnen gibt es neue Instrumente und vor allem einen Bildschirm anstelle der willkürlichen Tastenflut.

Unten: Ford überarbeitet den Transit Custom. Äußerlich ist die neue Generation am zweiten Gesicht zu erkennen.



Startschuss der Werkstattfest-Trilogie im Volvo Group Truck Center in Premstätten bei Graz



Gelungener Auftakt

„Familienfest“ der Volvo Group Austria GmbH

Unter das Motto „Schwedischer Elch trifft gallischen Hahn“ hat die Volvo Group Austria GmbH ihre Werkstattfeste gestellt, die an drei verschiedenen Standorten stattfinden. Der Startschuss der Werkstattfest-Trilogie erfolgte im Volvo Group Truckcenter Premstätten in der Steiermark. Zwei Wochen später hatte das Team der Volvo Group Austria GmbH die Kunden ins Volvo Group Truck Center in Weißkirchen in Oberösterreich geladen. Den Abschluss der Veranstaltungsreihe bildet das Werkstattfest in Tribuswinkel, wo sich am 23. September 2017 wieder ab 10 Uhr die Pforten für die Gäste öffnen werden. Mit den ersten gemeinsamen Werkstattfesten von Renault Trucks und

Volvo Trucks knüpft die Volvo Group Austria GmbH an eine über Jahrzehnte hinweg gepflegte Tradition an. Was einstmals als Volvo Wikingerfeste ein beliebter Treffpunkt für Volvo Trucks-Kunden war, soll ab sofort zum gemütlichen Beisammensein von Kunden der Marken Renault Trucks, Volvo Trucks, Volvo Bus und Volvo Baumaschinen werden. Vor Ort erwartete die Besucher eine umfangreiche Fahrzeugausstellung, schwedisch-französische Kulinarik sowie Geschicklichkeitsspiele. Auch für ein spezielles Unterhaltungsprogramm für Kinder war und ist gesorgt. Alle drei Werkstattfeste zählen gleichzeitig als Qualifikationsrunde für den internationalen „Volvo Masters 2017“.

Bei diesem Geschicklichkeitswettbewerb europäischer Spitzen-Volvo-Baggerfahrer müssen mittels eines auf der Baggerschaukel des Volvo Kompaktbaggers EC55C befestigten Löffels zwei Golfbälle aufgenommen und im Loch eines Holzbalkens versenkt werden. Die zwei Besten aus allen Veranstaltungen fliegen dann im Herbst zur Endausscheidung nach Alicante, wo anlässlich des Starts der weltberühmten Segelregatta „Volvo Ocean Race“ ein Event der Extraklasse winkt.

„Mit der Tatsache, dass fast alle anfallenden Arbeiten und Serviceleistungen im Zusammenhang mit der perfekten Betreuung der Kunden im Rahmen des Werkstattfestes von unseren eigenen Mitarbeitern erbracht werden, wollen wir aufzeigen, dass Teamwork und Kundennähe einen besonderen Stellenwert in der Unternehmensphilosophie der Volvo Group einnehmen“, so Frau Mag. Barbara Legenstein (Marketingleiterin der Volvo Group Austria GmbH). **Wolfgang Schröpel**



Bilder im Uhrzeigersinn:

Perfekte Betreuung der Gäste durch die Mitarbeiter der Volvo Group Austria GmbH

Leistungsstärke pur vermittelte der 750 PS starke Volvo FH 16 des Transportunternehmens Wilhelm Goriup.

Beeindruckt zeigten sich die Besucher von der Demonstration des neuen Kranfahrzeugs der Firma Resch Transporte, ein Volvo FH 500 8 x 4 mit Fassiladekran F2150.

Volvo Group Austria Geschäftsführer Nicholas Rosenberg Kjaer freute sich über das große Interesse an der Veranstaltung.

Im Rahmen der Veranstaltung genossen die Gäste verschiedene lukullische Spezialitäten aus der Markenheimat der Gastgeber, Schweden und Frankreich.

Alois Hütter (Ascendum Baumaschinen Österreich GmbH) sorgte für die perfekte Abwicklung des Baggergeschicklichkeitswettbewerbs.

Neueste Modelle beider Marken sowie viele Kundenfahrzeuge stießen auf großes Besucherinteresse.



Professionell qualifizieren

Stets „up to date“ beim Bergen und Abschleppen. Durch Fachseminare der TABA.

Die „Technische Akademie für das Bergungs- und Abschleppwesen GmbH“ ist der anerkannte Branchenführer für die Aus- und Weiterbildung im Bereich der Pannenhilfe sowie für Bergungs- und Abschleppleistungen. Mit überzeugender Kompetenz werden in anspruchsvollen Fachseminaren Bergungs- und Abschleppunternehmer und deren Personal umfassend qualifiziert. Polizeibehörden, Autobahnbetreiber, Automobilclubs und Versicherungen als Vertragspartner sowie Speditionen und hilfeschuchende Verkehrsteilnehmer erwarten zuverlässiges, qualifiziertes und fachkundiges Personal bei der Pannenhilfe und bei Bergungs- und Abschleppleistungen. Insbesondere für den Bereich Schwerverkehr müssen die Bergungsleiter einschlägige Berufserfahrung und Fachkenntnisse besitzen, um Bergungsschäden zu vermeiden. Deshalb zielen das dreitägige Bergungsleiterseminar und das Technik-Fachseminar für Lkw und Bus auf das professionelle Bergen und Abschleppen von Nutzfahrzeugen ab. Unter realistischen Einsatzsituationen unter Verwendung von Winden, Kran, Umlenkrollen, Schräg- und Querkzug sowie Luftkissen mit Einsatzfahrzeugen, die dem Stand der Technik entsprechen, wird das Bergen demonstriert. In sechs „Unterichtsblöcken“ werden Mitarbeiter und Inhaber von Unternehmen, die im Schwerverkehrsbereich tätig sind, von einem Sachverständigen für das Bergungs- und Abschleppwesen sowie von einem erfahrenen Bergungsleiter praxisnah an Lastkraftwagen, Sattelzug und Bus ausführlich unterwiesen und angeleitet. Täglich startet das Fachseminar mit einem theoretischen Teil, der zahlreiche Bergungshinweise zum Einsatz von Winden, Kran und Hebekissen enthält. Den Schwerpunkt der Schulung bildet anschließend der Praxisteil. Unternehmer dürfen zur Bedienung von Ladekrane nur Personen beauftragen, die unterwiesen sind und diese Befähigung auch nachweisen können. Den Lenkern von Bergungsfahrzeugen mit einem Ladekran wird ein kostenintensives Einsatzmittel anvertraut, mit dem sie zum Teil auch sehr teure Kraftfahrzeuge bergen, heben und verladen. Für vermeidbare Schäden haften das Bergungspersonal und die Unternehmen. Es ist notwendig und unverzichtbar, dass das Bergungs- und Abschlepppersonal fachkundig die Lkw-Ladekrane bedienen kann. Deshalb vermittelt die TABA seit Jahren Seminarteilnehmer mit größtem Erfolg unter Leitung eines sehr erfahrenen Diplomingenieurs.

Zwingend notwendig ist es, dass die TABA ihre Seminare stets den technischen und gesetzlichen Anforderungen anpasst, Lehrinhalte modifiziert und mit Erfolg umsetzt. Insbesondere die Entwicklung alternativer Antriebsmotoren stellt Bergungs- und Abschlepppersonal sowie die Pannenhelfer vor besondere Herausforderungen. Die zunehmende Einführung von Elektrofahrzeugen ist eine technologische Zeitenwende im Straßenverkehr. Bei der Pannenhilfe oder beim Bergen und Abschleppen von Unfall- und Pannenfahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb besteht bei unsachgemäßem Umgang Lebensgefahr. Die Unternehmer haben die Pflicht, ihre Mitarbeiter über die möglichen elektrischen Gefährdungen bei nicht elektrotechnischen Arbeiten an Hybrid- und Elektrofahrzeugen zu unterweisen. Die TABA führt seit Jahren für Pannenhelfer, Bergungs- und Abschlepppersonal das spezielle Theorie- und Praxisseminar mit einem Fachkundigen für Hochvoltssysteme in Kraftfahrzeugen durch. Der Praxisteil erfolgt an einem Kraftfahrzeug mit HV-System.



TABA
TECHNISCHE AKADEMIE
BERGEN UND ABSCHLEPPEN GMBH



- Schulungsthemen des Theorie- und Praxisseminars:**
- Wie erkenne ich ein Hybrid- oder Elektrofahrzeug?
 - Sichtprüfung, ob HV-Komponenten beschädigt sind
 - Gefahren durch beschädigte HV-Komponenten erkennen
 - Pannenhilfe
 - Bergen
 - Abschleppen
 - Verladen auf ein Bergungsfahrzeug
 - Heben mit einem Ladekran/Kran
 - Abstellen und/oder Verwahren beschädigter Fahrzeuge
 - Hände weg! – Was ist nicht erlaubt?

Das Fachseminar wird von den Unternehmen insbesondere als Inhouse-Schulung angenommen. Die Seminarteilnehmer erhalten eine Unterweisungsbescheinigung über die möglichen elektrischen Gefährdungen bei nicht-elektrotechnischen Arbeiten an Hybrid- oder Elektrofahrzeugen und über die bestimmungsgemäße Verwendung dieser Fahrzeuge. Die Unterweisung erfolgt gemäß der DGUV Information 200-005. Wegen der Gesetzesflut im Verkehrsrecht und den aktuellen Änderungen der EU-Sozialvorschriften, die verstärkt auch die Unternehmer und das Fahrpersonal der Bergungs- und Abschleppdienste betreffen, bietet die TABA die Seminare „Unternehmertage“ und „Fahrpersonalrecht/Fahrtenschreiber“ an. Mit dieser Schulungsreihe werden den Teilnehmern die geltenden nationalen und europäischen Regelungen zum Fahrerlaubnisrecht, Fahrpersonalrecht und zur Anwendung der Kontrollgeräte/Fahrtenschreiber vermittelt. Sie wissen dann, wann und wie Ausnahmen zutreffen. Sie verstehen es als Führungskraft oder als Angestellter, rechtliche Vorschriften im Unternehmen praktisch umzusetzen.

Für die Unternehmen sind kompetente Pannenhelfer und zuverlässige Bergungs- und Abschleppfachkräfte unverzichtbar. Gut ausgebildete Mitarbeiter mit einem fundierten Fachwissen schaffen Vertrauen beim Kunden, Vertragspartner und auch bei den Behörden. Sie leisten einen enormen Beitrag für das Image und Ansehen des Unternehmens und der gesamten Bergungs- und Abschleppbranche. Die TABA bietet an fünf Ausbildungsstandorten und in Österreich für den VBA Österreich mit optimalen Rahmenbedingungen Fachseminare in Technik, Sicherungsmaßnahmen und Recht an.

- Die TABA-Fachseminare:**
- Sicherungsmaßnahmen bei Pannen-/Unfallhilfe, Bergungs- und Abschlepparbeiten
 - Technikseminare Nfz/Bus
 - Technik-Sonderseminar Nfz/Bus
 - Elektro-/Hybridfahrzeuge sicher bergen und abschleppen DGUV-I 200-005
 - VBA-geprüfte Bergungs- und Abschleppfachkraft
 - Bergungsleiter
 - professionelle Pannenhilfe
 - Rechnungsstellung, Rechtsberatung und Werkvertrag
 - Unternehmertage

Anmeldung:
VBA Österreich, Mollardgasse 85/17, 1060 Wien
Hr. Valon Mehaj, Tel.: 0316 / 72 11 11, Fax: 0316 72 11 11 44,
valon.mehaj@vba-service.at oder bei der TABA GmbH,
Linderhauser Straße 141, D-42279 Wuppertal
Tel.: +49-202-26656-10; Fax: +49-202-26656-4

busworld®
www.busworldeurope.org

EUROPE KORTRIJK
20-25 OKT 2017

Die anderen Busworld Ausstellungen:

LATIN AMERICA MEDELLÍN 05-07.12.2017
TURKEY IZMIR 19-21.04.2018
INDIA BENGALURU 28-30.08.2018

RUSSIA MOSCOW 23-25.10.2018
EUROPE BRUSSELS 18-23.10.2019
www.busworld.org

Service 24 baut DocStop aus

Seit April 2017 arbeiten DocStop Austria und Service 24 als organisierender Partner am Aufbau eines effizienten Netzwerks in Österreich. Aktuell gibt es elf so genannte DocStop Infopoints in Österreich. Bei diesen Anlaufstellen können Kraftfahrer bei gesundheitlichen Problemen ihren Lkw oder ihren Bus abstellen und per Taxi zum nächsten DocStop-freundlichen Arzt fahren. Alle teilnehmenden Mediziner sind im DocStop-Netzwerk vermerkt und können auch über die Website www.docstop.eu eingesehen werden. Der Österreich-Part der Seite ist aktuell noch im Aufbau, steht aber bald uneingeschränkt zur Verfügung.

Sollte eine Kraftfahrerin oder ein Kraftfahrer einen Facharzt benötigen, wird dies ebenso von Service 24 organisiert, auch wenn dieser nicht dem DocStop-Netzwerk angehört. Ein Anruf unter 0820 902211 genügt und die Spezialisten im 24 Stunden besetzten Service 24 Call Center helfen. Der Fokus im Projekt DocStop Austria liegt derzeit klar auf der Erweiterung des Netzwerks, um möglichst flächendeckend für die Fahrerinnen und Fahrer da sein zu können. Somit wird ein echter Mehrwert für die Branche und im Sinne der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen. Ein echtes Vorzeigeprojekt!

Erste DocStop Infopoints in Österreich:

- *Shell Autohof Suben* (A8, Ausfahrt Suben), Tel: +43 7711 2811, 4774 St. Marienkirchen, Andiesen 8, Fr. Eder, 0–24 Uhr
- *Abschleppdienst Franz Strasser* (A1, Amstetten), Tel: +43 7472 62671, 3330 Amstetten, Jakob-Mayer-Straße 2, Hr. und Fr. Strasser, 6–17 Uhr
- *Welog Truck & Trailer*, (A2, Ilz), Tel: + 3385 66099, 8220 Ilz, Neudorf 163, Ansprechpartner Fr. Dittler & Fr. Wilfinger, 0–24 Uhr
- *Rosenberger Autohof Wörgl*, (A12, Wörgl), Tel: +5332 23119, 6300 Wörgl, Gewerbepark 3, 0–24 Uhr
- *Eurowheel*, (A1, Eugendorf od. Mondsee), Tel: +43 7614 20007, 4655 Vorchdorf, Asamerstraße 5, Hr. Beisl, Mo–Fr: 7–19 Uhr, Sa: 7–13 Uhr,
- *Quehenberger*, (A1, Vorchdorf), Tel: +43 50 1450 55523, 5204 Straßwalchen, Gewerbegebiet Nord 5, Hr. Pögl, 8–18 Uhr
- *Rauch und Wagner*, (A9, Schachenwald), Tel: +43 3136 506, 8141 Unterpremstätten, Rudolf-Diesel-Straße 3, Mo–Fr: 7:30–17:30 Uhr
- *Treffpunkt Motorsport*, (A10, Eben), Tel: +43 6462 2259, 5500 Bischofshofen, Salzburger Straße 88, 0–24 Uhr
- *BP Tankstelle Tauernalm*, (A10, Tauernalm), Tel: +43 6457 33737, 5542 Flachau, Tauernautobahn 182, 0–24 Uhr
- *M. Hofinger*, (A1, Ansfelden), Tel: +43 7229 82002, 4052 Ansfelden, Gewerbepark 6, Fr. Winkler, Mo–Fr: 7:30–12 und 13–16:30 Uhr
- *Shell Autohof Walserberg*, (A10, Eben), Tel: +43 6662 856338, 5071 Wals, Zollstraße 2, 0–24 Uhr **■**

DocStop im Tracking

Seit zehn Jahren bemüht sich der Verein „DocStop für Europäer e. V.“ um eine flächendeckende medizinische Unterwegsversorgung für Bus- und Lkw-Fahrer in Deutschland, Österreich und im Norden der Schweiz. TimoCom, Europas größte Transportplattform, unterstützt die Initiative seit dem Jahr 2010 als fester Partner. Im Zuge einer Erweiterung der TimoCom-Trackinganwendung um POI (Points Of Interest) werden ab jetzt die über 700 bei DocStop angeschlossenen

Ärzte und Krankenhäuser ins Kartenmaterial aufgenommen. Ein Service, der der gemeinsamen Zielgruppe bei Bedarf schnell helfen wird. „Nur ein gesunder Fahrer ist auch ein sicherer Fahrer.“ Das Zitat von Rainer Bernickel, Initiator von DocStop, beschreibt auch das sehr gut, was er unausgesprochen lässt: nämlich die gesteigerte Gefahr, die von erkrankten Bus- und Lkw-Fahrern für andere Verkehrsteilnehmer ausgeht und die auch für sie selbst ebenso in hohem Maße besteht. TimoCom ist seit langer Zeit bestrebt, den Berufsstand der Lkw-Fahrer, der einen großen Teil des eigenen Kundenstamms ausmacht, zu stärken. Dies erstreckt sich auch auf gesundheitliche Aspekte, was die Unterstützung von DocStop deutlich macht. **■**



Impressum

Verleger, Eigentümer, Herausgeber: Verlag Blickpunkt LKW & BUS / H. Gamper, Schützenstr. 11, A-6330 Kufstein, Telefon +43.(0)5372.6 23 32, Fax DW 4. **Redaktion:** Ing. Mag. Harald Pröll, Randolph Unruh, Tobias Freudenberg, Wolfgang Schröpel, Helene Clara Gamper, Richard Kienberger, Hermann Mitteregger, Valon Mehaj, Franz Wuthe. **Redaktionelle Gesamtleitung:** Helene Gamper. **Fotos:** Blickpunkt LKW + BUS, Werksfotos. **Druck:** Bösmüller Print Management. **Erscheinungsort:** Kufstein/Tirol. **E-Mail:** gamper-werbung@kufnet.at. **Abo-Preis:** €33,- pro Jahr inkl. MWSt. und Porto. **Nachdruck und Vervielfältigung:** Titel „Blickpunkt LKW + BUS“, Grafik und Text jeder Ausgabe sind urheberrechtlich, „Blickpunkt“ markenrechtlich geschützt. Kein Teil dieser Zeitschrift darf ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert, vervielfältigt, verwendet oder an Dritte zur Weiterverarbeitung oder Weiterverwendung übergeben werden. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte. Ausschließlicher Erfüllungsort und Gerichtsstand Kufstein. Für den Versand der Zeitschriften sind die Adressen der Empfänger der laufenden Aktualisierung unterzogen. **Vertrieb:** Dataform/Printex, 2203 Großebersdorf. **Art Direction/Grafik, Produktion App-Ausgabe:** HCG corporate designs. *Gültig ist die Anzeigenpreislite 2017.*

Die nächste Ausgabe erscheint am 29.9.2017 (Anzeigenschluss: 8.9.2017).

Für regelmäßige Updates aus der Branche besuchen Sie unseren Blog auf www.blickpunkt-lkw-bus.com oder folgen Sie uns in den sozialen Medien:

→ [youtube.com/blinkpunktlkwbus](https://www.youtube.com/blinkpunktlkwbus) → facebook.com/blinkpunkt.lkw.bus



Interaktiv und multimedial erleben Sie Blickpunkt LKW & BUS auf Ihrem Tablet bzw. Smartphone.



Blickpunkt LKW & BUS ist offizielles Mitglied der LogCom.



14.000 Druckauflage pro Ausgabe. (ÖAK-geprüft, 1. Halbjahr 2017)

Schäfflers Reparaturlösung

FAG SmartSET heißt die optimale Lager-Schmierung

Mit ihren vier Marken LuK, INA, FAG und Ruville versorgt die Schäffler Gruppe den Markt mit Kupplungs- und Ausrücksystemen, Motoren und Getriebe- sowie Fahrwerksanwendungen. Einer der Schlüssel zum Erfolg ist vor allem die Innovationsfreudigkeit des Unternehmens. Schäffler will sich künftig noch mehr an den Anforderungen von Transportunternehmen und Flottenbetreibern ausrichten. Das Ziel ist es, die Mobilität durch höchste Zuverlässigkeit und Minimierung der Ausfallzeiten zu erhöhen und dadurch die Betriebskosten der Fahrzeughalter weiter zu senken. FAG liefert alles, was für einen schnellen und einfachen Radlagerwechsel nötig ist. Dazu zählt das klassische Radlagerset FAG WheelSet, das FAG WheelPro für den achsweisen Radlagertausch, das FAG WheelDisc für Brems scheiben mit integriertem Radlager bis hin zur Radlager-Reparaturlösung für Transporter und dem FAG RIU (Repair Insert Unit) für Nutzfahrzeuge. Das FAG SmartSET wird als bereits gefettetes Radlagerpaar geliefert, wobei das für die Montage notwendige Einpresswerkzeug und eine Einbauanleitung beiliegen. Durch die werkseitige Befettung ist eine optimale Lager-Schmierung unter allen Einsatzbedingungen gewährleistet, was zu einer hohen Gesamtlebensdauer des FAG SmartSET führt. Hauptbestandteil dieser innovativen Reparaturlösung sind zwei vormontierte Radlagereinheiten. Die Inboard- und Outboardlager bestehen aus jeweils einem Kegelrollenlager, das in einen hochfesten, glasfaserverstärkten Kunststoffkäfig mit Halteelementen eingebettet ist. Innen- und Außenring sind zudem mit „Durotect B“ beschichtet, wodurch die Radlager langfristig vor Korrosion geschützt werden. Weiters werden durch die Beschichtung Reibung vermindert und Mikrorisse verhindert. Damit trägt sie maßgeblich zu einer längeren Lebensdauer des Radlagers bei. Zusätzlich zur Beschichtung verhindert eine Staubkappe das Eindringen von Schmutzpartikeln. Der Vorteil dieser Reparaturlösung ist, dass Montagefehler vermieden werden können. Das Verkanten der Radnabe auf dem Achsschenkel, ein nicht ausreichend sauberer Arbeitsbereich, der das Eindringen von Schmutz in das neue Lager begünstigt, oder die unzureichende oder falsche Schmierung des neuen Lagers gehören der Vergangenheit an. Auch das Drehen des Rades beim Festziehen der Nabemutter entfällt, da das Wälzlager mittels Stützring vorpositioniert ist. Zusätzlich kann ein Monteur den Wechsel der Radlager mit dem SmartSET deutlich schneller bewältigen, als es bei der Montage von Standard-Kegelrollenlagern möglich ist. Auch bei nachfolgenden Bremsreparaturen können pro Achse bis zu zwei Stunden Montagezeit eingespart werden. Dank der vormontierten Bauweise der Radlagereinheiten verbleiben diese bei der erneuten Demontage für eine Bremsreparatur in der Radnabe. Zusätzliche Arbeitsschritte wie das Ent- und Befetten der Nabe sowie der Austausch des Wellendichtungs rings entfallen beim FAG SmartSET völlig. **■ Harald Pröll**

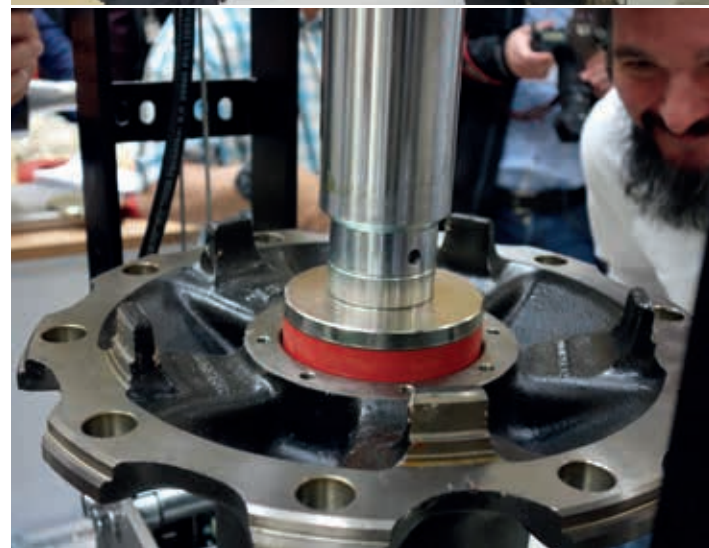
Fotos von oben nach unten:

Werkseitige Befettung gewährleistet optimale Lager-Schmierung unter allen Einsatzbedingungen.

Paul Holzhäuser (li.) und Keith Leadbeater (re.) präsentieren das neue FAG SmartSET.

Das FAG SmartSET-Radlager wird in die Radnabe eingepresst.

Das Innenleben eines FAG SmartSET-Lagers





Zweite Generation Motoren und Antriebsstrang
+ Predictive Powertrain Control
+ Fleetboard Einsatzanalyse

Effizienz ist die Summe der Details.

Predictive Powertrain Control und Fleetboard Einsatzanalyse sind auf Wunsch erhältlich.
Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem Mercedes-Benz Partner.

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

